

накопленного капитала для улучшения окружающей среды. Промышленная политика осуществлялась без учета того, что восстановительные способности природы не беспредельны, и без понимания зависимости качества жизни населения от состояния окружающей среды.

Хозяйственное освоение Ангаро-Енисейского региона является ярким примером, где проявились основные черты советской модели природопользования. Анализ деятельности советского государства свидетельствует, что сохранение административно-командной системы и затратных экономических отношений тормозило решение природоохранных проблем и противоречило интересам населения. Несмотря на принятие большого количества законодательных актов, на практике наблюдалось значительное отступление от норм экологического законодательства. Процессы, происходившие в политической жизни страны, привели к жесткой централизации управления народным хозяйством, превращению министерств в монополистов, в распоряжении которых находились природные ресурсы.

Научные исследования периода наиболее интенсивного освоения, в том числе Восточной Сибири (1950-е–1991 гг.) были направлены в основном на достижение более высоких темпов изъятия минерально-сырьевых ресурсов. Попытки переориентации научных работ на оптимизацию природопользования не давали заметных результатов в силу быстрого накопления отрицательных последствий антропогенного характера и сохраняющейся приоритетности интересов производственной сферы. Лишь к концу 1980-х гг. была осознана необходимость введения платы за пользование природными ресурсами и началась разработка методики их оценки (*Савчук Н.В. Социально-экологические проблемы хозяйственного освоения Ангаро-Енисейского региона (1950-е-1991 гг.): дис. ... д-ра ист. наук. Ангарск, 2007. С. 128–174, 251, 510*).

Таким образом, политика СССР, связанная с освоением Восточной Сибири, наглядно показала несостоятельность практикуемых прежних методов и организационных форм обеспечить всестороннее развитие данного региона и улучшить условия жизни и работы местного населения.

Накопленный опыт и всестороннее его изучение будет способствовать успешной реализации программ, в том числе по освоению Восточной Сибири.

Н.И. ПУЗЕВИЧ

ВОЕННАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ БОМБАРДИРОВЩИК ТУ-160 НА ТЕРРИТОРИИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

В настоящее время российская наука немало внимания стала уделять военным аспектам исторического процесса. Отечественных исследователей привлекают особенности и проблемы современного периода учебно-

боевой деятельности Российских Вооруженных Сил. Особое внимание уделяется многим родам войск, в том числе и авиации. На территории Восточной Сибири (аэродром «Белая») как раз и дислоцируется один из полков Дальней авиации, на вооружении которого имеются стратегические бомбардировщики. Они способны совершать дальние, многочасовые полеты и успешно выполнять поставленные задачи. Поэтому для нас, сибиряков данная работа имеет особую значимость и актуальность.

10 сентября 2008 г. два стратегических бомбардировщика Ту-160 («Александр Молодчий» — бортовой номер 07 и «Василий Сенько» — бортовой номер 11) совершили межконтинентальный перелет из России (место базирования — г. Энгельс Саратовской области) на аэродром Либертадор в Венесуэле (Латинская Америка). В качестве аэродрома подскока использовался военный авиационный гарнизон Оленегорск в Мурманской области. Полет проходил над нейтральными водами Северного Ледовитого и Атлантического океанов в строгом соответствии с международным правом по использованию воздушного пространства. За время полета, наших летчиков дважды сопровождали натовские перехватчики F-16 от ВВС США и Норвегии. В Венесуэле российские бомбардировщики выполняли полеты на воздушное патрулирование в районе Карибского моря. Самолеты взлетали с авиабазы ВВС Либертадор и направлялись в сторону Бразилии вдоль восточного побережья Южной Америки. После выполнения учебно-боевой задачи оба самолета вернулись на место своего базирования.

История создания сверхзвукового стратегического бомбардировщика-ракетоносца с изменяющейся стреловидностью крыла Ту-160 уходит в 1960–1970-е гг. В 60-е гг. XX в. Советский Союз лидировал в области разработок стратегических ракетных вооружений, в то время как Соединенные Штаты Америки занимались развитием стратегической авиации. Политика, проводимая Н.С. Хрущевым, привела к тому, что к началу 1970-х гг. СССР уже располагал мощным ракетно-ядерным потенциалом. Однако на вооружении советской стратегической авиации имелись лишь дозвуковые бомбардировщики Ту-95 и М-4, неспособные преодолевать систему противовоздушной обороны стран НАТО того времени. Нужна была совершенно иная боевая машина. Военные историки считают, что основной причиной разработки нового советского бомбардировщика послужило решение США о начале производства в рамках проекта AMSA (Advanced Manned Strategic Aircraft) новейшего стратегического бомбардировщика — будущего В-1. Поэтому, в 1967 г. Совет Министров СССР постановил начать работы над новым многорежимным стратегическим межконтинентальным самолетом. К будущей боевой машине предъявлялись ряд высоких тактико-технических требований, в частности: 1) дальность полета на скорости 3200–3500 км/ч и высоте 18 000 м — должна была находиться в пределах 11–13000 км; 2) дальность полета на дозвуковом режиме на высоте и у земли должна была равняться 16–18 и

11–13 000 км соответственно; 3) самолет должен был приближаться к цели на крейсерской дозвуковой скорости, а преодолевать ПВО противника — в сверхзвуковом высотном полете или на крейсерской скорости у земли; 4) суммарная масса боевой нагрузки не должна была превышать 45 т (*Вестник Воздушного Флота. 2008. № 7. С. 72*).

После длительной, острой дискуссии в ЦК КПСС и Совмине СССР было принято решение, что к работам по новому бомбардировщику допускались два ОКБ: Сухого и Мясищева. ОКБ Туполева ввиду большой загруженности не привлекалось. К началу 1970-х гг. оба ОКБ подготовили свои предложения по созданию четырех двигательного самолета с изменяемой стреловидностью крыла. Несмотря на некоторое сходство, авиаконструкторы использовали разные схемы. Так, ОКБ Сухого работало над проектом Т-4МС («изделие 200»), сохранявшем определенную преемственность с предыдущей разработкой — Т-4 («изделие 100»). Было проанализировано множество вариантов компоновок, но в итоге создатели нового самолета остановились на интегральной схеме типа «летающее крыло» с поворотными консолями сравнительно малой площади. ОКБ Мясищева после проведения многочисленных исследований, также пришло к варианту самолета с изменяемой стреловидности крыла. В проекте М-8 использовалась традиционная, аэродинамическая схема. Прорабатывался и проект М-20, построенный по аэродинамической схеме «утка». Однако после того как в 1969 г. Главное командование ВВС представили новые тактико-технические требования к перспективному многорежимному стратегическому самолету, к разработке приступило и ОКБ Туполева, здесь имелся опыт, полученный в процессе разработки и производства первой в мире пассажирской сверхзвуковой машины — Ту-144, в том числе проектирования конструкций с большим потенциалом работы в условиях сверхзвукового полета, создания теплозащиты планера. Туполев первоначально отклонил вариант с изменяющейся стреловидностью, поскольку вес механизмов поворота консолей крыла полностью устранял все преимущества такой схемы и взял за основу гражданский сверхзвуковой самолет Ту-144.

В 1972 г. после рассмотрения всех трех проектов («изделие 200» ОКБ Сухого, М-18 ОКБ Мясищева и «изделие 160» ОКБ Туполева) лучшей была признана схема ОКБ Сухого. Но, поскольку, оно было занято разработкой Су-27, все материалы для дальнейшего ведения работ решили передать ОКБ Туполева. Однако в ОКБ отклонили предложенную документацию и снова взялись за проектирование самолета, но уже с изменяемой стреловидностью крыла. Варианты с фиксированным крылом здесь больше не рассматривались. И такой самолет был создан. Согласно описанию Ту-160 имеет следующие тактико-технические характеристики: 1) назначение — стратегический бомбардировщик; 2) экипаж — четыре человека; 3) первый полет — 18 декабря 1981 г.; 4) начало эксплуатации — 1987 г.; 5) производитель — КБ Туполев, СССР; 6) длина — 54,1 м; 7) размах крыльев — 55,7/35,6 м; 8) высота — 13,1 м; 9) площадь крыльев — 232 м²;

10) вес пустого — 110 000 кг; 11) вес снаряженного — 267 600 кг; 12) максимальный взлетный вес — 275 000; 13) силовая установка (двигатели) — ТРДДФ НК-32; 14) тяга (мощность) 4x25 000 кгс; максимальная скорость — 2 200 км/ч; боевой радиус — 6 000 км; дальность полета — 12 300 км; практический потолок — 15 000 м; скороподъемность — 4 200 м/мин. Самолет имел немало модификаций, в частности: Ту-160НК-74 — с более экономичными двигателями НК-74, позволяющими увеличить дальность полета; Ту-160М — носитель гиперзвуковых крылатых ракет, удлиненный вариант, имел две боевые ядерные части, с удаленностью между целями в 100 километров. Работа над ракетой была приостановлена в 1992 г.; Ту-160П — проект тяжелого истребителя сопровождения, вооруженного ракетами класса «воздух — воздух» большой и средней дальности действия; Ту-160СК — самолет-носитель воздушно-космической жидкостной трех ступенчатой системы «Бурлак» массой 20 т.

Самолеты Ту-160 прошли модернизацию, результатами которой, по оценкам специалистов смогут кроме крылатых ракет поражать наземные цели с помощью авиабомб. К тому же, получают возможность использовать спутниковую связь, что позволит обладать улучшенными характеристиками прицельного ведения огня. В двух внутрифюзеляжных отсеках может размещаться до 40 т вооружения, в том числе несколько видов управляемых ракет, корректируемых и свободнопадающих авиабомб и др. средств поражения, как в ядерном, так и в обычном снаряжении. Для поражения целей на меньшей дальности в состав вооружения могут входить азробаллистические гиперзвуковые ракеты Х-15 (24 единицы на четырех пусковых установках). Бомбовое вооружение Ту-160 рассматривается как оружие «второй очереди», предназначенное для поражения целей, сохранившихся после первого, ракетного удара бомбардировщика. Оно также размещается в отсеках вооружения и может включать корректируемые бомбы различных типов, в том числе одни из самых мощных отечественных боеприпасов этого класса — бомбы серии КАБ-1500 калибром 1 500 кг. Самолет может оснащаться свободнопадающими бомбами (до 40 000 кг) различного калибра, в том числе и ядерными, разовыми бомбовыми кассетами, морскими минами и др. вооружением. В перспективе боевой потенциал самолета может быть существенно усилен за счет введения в его состав высокоточных крылатых ракет нового поколения Х-555 и Х-101, имеющих увеличенную дальность и предназначенных для поражения как стратегических, так и тактических наземных и морских целей практически всех классов.

К началу 2001 г. в соответствии с Договором ОСВ-2 Россия имела в боевом строю 15 самолетов Ту-160, из которых шесть ракетоносцев были вооружены стратегическим и крылатыми ракетами. 17 августа 2007 г. были возобновлены полеты стратегической авиации в удаленных регионах на постоянной основе.

28 декабря 2007 г. в Казани осуществлен первый полет на новом серийном самолете Ту-160, а 29 апреля 2008 г. он был передан на вооруже-

ние Военно-воздушным силам Российской Федерации. Этот Ту-160 был включен в состав 121-го Гвардейского авиационного Севастопольского Краснознаменного тяжелого бомбардировочного полка, базирующегося в Энгельсе.

В июле 2008 г. в СМИ появились сообщения о возможном размещении на аэродромах Кубы, Венесуэлы и Алжира топливозаправщиков Ил-78, а также использовании этих аэродромов в качестве резервных для Ту-160 и Ту-95МС.

Таким образом, Военно-воздушные Силы Российской Федерации обладают надежной боевой авиационной техникой, способной успешно выполнить поставленные учебно-боевые задачи в любой точке геополитического пространства.

А.С. ФЕТИСОВ

К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ СТАРООБРЯДЧЕСТВА В РЕГИОНАХ СИБИРИ

(На примере Горного Алтая. 1991–2002 гг.)

Старообрядчество (раскольничество) — религиозное течение, выделившееся из православного христианства в XVII в. после реформ патриарха Никона и последовавшего за ними Церковного Раскола. Первые старообрядцы, искавшие приюта и защиты своей «древлеотческой вере», стали появляться в регионе в XVIII в. Они искали легендарную землю божественной справедливости, богатую и недоступную для царской администрации — Беловодье (См. подробнее: *Расова Н.В. Мировоззренческие проблемы взаимоотношения религиозных систем в Горном Алтае // Макарьевские чтения. Г-Алтайск., 2004. С. 78–85*).

По рассказам местных старожилов одними из первых на территорию Горного Алтая приехали семьи Огневых и Атамановых. В середине XVIII в. в долинах рек Бухтармы и Уймона появилось своеобразное «государство», не имевшее своего политического устройства и границ, в котором население жило без контроля со стороны властей, и имело возможность оправлять религиозные обряды, по старым канонам не опасаясь преследования. Пришедшие строили себе дома, основным занятием было скотоводство и земледелие. Так же встречалось и пустынножительство, когда на удаленных, тайных заимках уединенно проживали старцы-скитники, или даже целые семьи староверов не имевшие никакого контакта с внешним миром.

Так Уймонская долина с начала XIX в. превратилась фактически в центр сибирского раскольнического движения. Старообрядцы стали неотъемлемой частью населения региона и за свое трудолюбие и стремление сохранить обычаи предков пользовались уважением среди коренно-