

ВОЙНА И МЫ
АВИАКОЛЛЕКЦИЯ СИРИЙСКОЙ ВОЙНЫ

**ВИКТОР МАРКОВСКИЙ
ИГОРЬ ПРИХОДЧЕНКО**

СЧ-24

**ВСЁ О ПРОСЛАВЛЕННОМ
ФРОНТОВОМ БОМБАРДИРОВЩИКЕ**



**МОСКВА
2016**

УДК 623.746.4(470)
ББК 68.53
М26

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Марковский, Виктор Юрьевич.

М26 Су-24. Всё о прославленном фронтовом бомбардировщике / Виктор Марковский, Игорь Приходченко. — Москва : Яуза : Издательство «Э», 2016. — 176 с. — (Война и мы. Авиаколлекция Сирийской войны).

ISBN 978-5-699-85761-6

Главной ударной силой наших Воздушно-космических сил в Сирии стал фронтовой бомбардировщик Су-24М, предназначенный для нанесения ракетно-бомбовых ударов в любых метеоусловиях, днем и ночью, в том числе и на предельно малых высотах с огибанием рельефа местности, и получивший в НАТО прозвище «Fencer» («Фехтовальщик»). По оценкам западных военных, эта машина «представляла наибольшую угрозу среди всех боевых самолетов фронтовой авиации СССР» – рекордная боевая нагрузка и огромная дальность позволяли «сундуку» (фронтовое прозвище Су-24) поражать цели фактически в любой точке Европы и Ближнего Востока.

Сирийская война – далеко не первая для этого бомбардировщика: приняв боевое крещение в Афганистане, в Панджшерской операции 1984 года против банд Ахмад Шаха Масуда, «двадцать четвертые» активно участвовали и в обеих Чеченских войнах и в «принуждении Грузии к миру», сражались в Карабахе, Таджикистане, Ливии.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о создании, модификациях и боевом применении Су-24. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями цветных «боковиков», эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 623.746.4(470)
ББК 68.53

ISBN 978-5-699-85761-6

© Марковский В.Ю., Приходченко И.В., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Э», 2016

Содержание

УДАРНЫЕ СИЛЫ	6
ВЫБОР БЕЗ ВЫБОРА	18
В ПОИСКАХ БОМБАРДИРОВЩИКА	22
ВАРИАНТ СУХОГО	26
САМОЛЕТ ДЛЯ ПОЛЕВЫХ АЭРОДРОМОВ	32
ИЗМЕНЯЕМАЯ ГЕОМЕТРИЯ	46
АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС	64
ПУТЬ НЕЛЕГКИЙ, ДАЛЬНИЙ...	79
СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК	92
«ЭМКА»	109
РАЗВЕДЧИКИ	129
БОМБАРДИРОВЩИКИ СУ-24 НАД АФГАНИСТАНОМ	138
САМОЛЕТЫ ЭЛЕКТРОННОЙ ВОЙНЫ	158
КОММЕРЧЕСКИЙ ЗАКАЗ	161
ПРОЕКТЫ И МОДЕРНИЗАЦИИ	166
ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ	175



Авторы выражают благодарность за конструктивную помощь и консультации при работе над книгой исторической группе ОАО «ОКБ Сухого» и персонально П. Плунскому, ветеранам ВВС Б. Четвертакову и А. Ламму, а также полковнику А. Медведю — за консультации и многолетнюю дружескую поддержку.

В книге использованы материалы из архива авторов, технической документации, а также фотографии О. Азаркевича-Бистримовича, С. Аблогина, А. Андреева, М. Брянского, В. Войцекяна, Н. Ганзя, В. Друшлякова, Д. Евстафьева, А. Кольбалова, В. Кудрявцева, А. Матусевича, С. Мирошниченко, В. Максименко, О. Подкладова, С. Чайковского, А. Филатова, Д. Фомина, G. Skowronski, C. Lofting, R. Schleiffert, H. Mambour.

Ударные силы

Важнейшей задачей военной авиации со времени ее появления являлась работа в интересах армии и флота. В наиболее яркой степени роль ВВС в огневой поддержке войск проявилась в годы Великой Отечественной войны, свидетельством чего стала массовость штурмовой и фронтовой бомбардировочной авиации. К началу войны в округах Западного направления их доля составляла 35,5% от общего числа. Потребность в действиях ударной авиации сделала штурмовые и бомбардировочные части наиболее многочисленными в советских ВВС, более того — значимость авиационной поддержки заставила привлекать к ней истребители и дальние бомбардировщики, наносившие удары по врагу в прифронтовой полосе. В итоге по опыту Великой Отечественной войны авиационная поддержка сухопутных войск занимала первое место в числе прочих задач ВВС Красной Армии, обеспечивая выполнение армейскими частями и соединениями поставленных целей. В целом из общего числа самолетов-вылетов, произведенных фронтовой авиацией за 1941—1945 годы, на выполнение задач авиационной поддержки бомбардировщиками, штурмовиками и истребителями было произведено 1 351 372 самолетов-вылета (46,5% общего объема боевой работы).

В годы войны определились и основные формы авиационной поддержки. На них стоит остановиться хотя бы вкратце, поскольку именно опыт боевых действий во время войны определил дальнейшее их развитие и основные направления в послевоенный период. Вопреки общепринятым представлениям, основными задачами авиационной поддержки войск являлись отнюдь не удары по противнику на линии фронта и самом поле боя, где их результативность являлась недостаточно высокой — зарывшийся в землю противник был малоуязвим, а характер целей (позиций, огневых точек и укрытий) при их рассредоточенности делал огневое поражение маловероятным. Артиллерия противника, сосредоточения войск и пункты управления и вовсе находились за пределами линии боевого соприкосновения, где они неминуемо подвергались бы риску уничтожения — пушки вели огонь с позиций в прифронтовой глубине, и даже танки и прочая боевая техника выдвигались вперед лишь при необходимости, в активной фазе боевых действий. Соответственно и авиационная поддержка преимущественно производилась по объектам в 1—2 км от переднего края и далее на всю глубину тактического радиуса полета авиации, в самой же фронтовой поло-

се на выполнение ударов выполнялось не более 10% вылетов. Основными объектами воздействия выступали войска противника и боевая техника в районах сосредоточения и при выдвигении на позиции, артиллерия на огневых позициях, командные пункты и элементы системы управления, узлы сопротивления и коммуникации.

Наибольшую (и буквально завоеванную) известность получили действия штурмовой авиации. Боевая работа их коллег-бомбардировщиков пропагандировалась меньше, оставаясь в тени, что было не вполне заслуженно. Бомбардировочная авиация обладала рядом преимуществ, включая более высокую боевую нагрузку и большую досягаемость, позволявшую наносить удары во всей оперативной глубине обороны противника, а ряд военных теоретиков указывали на лучшую эффективность бомбардировочных ударов за счет более высокой точности поражения. Указывалось также на меньший уровень потерь бомбардировщиков: по осредненным данным, за весь период войны на один потерянный бомбардировщик приходилось 80 боевых вылетов, тогда как у штурмовиков боевая потеря сопровождалась 53,5 самолетов-вылетами. При этом постоянно отмечался недостаток бомбардировщиков, из-за чего для работы в интересах фронтов приходилось привлекать самолеты Дальней авиации, которые выполнили 88 901 самолетов-вылет на оказание авиационной поддержки (40,4% всего числа вылетов Дальней авиации).

В послевоенной трактовке авиационная поддержка войск — это огневое поражение с воздуха войск и боевой техники противника на всю глубину их оперативного построения в наступлении (обороне) в интересах создания благоприятных условий для эффективного выполнения боевых задач подразделениями, частями и соединениями сухопутных войск с минимальными боевыми потерями живой силы и боевой техники. Авиационная поддержка войск — одна из важнейших составляющих комплексного огневого поражения противника, осуществляемого с привлечением всех имеющихся сил и средств.

В послевоенные годы определяющими условиями успеха авиационной поддержки по имевшемуся опыту выступали сосредоточение мощных сил ударной авиации, эффективная организация управления ими и, естественно, должный уровень авиационной техники, благо на вооружение приходили качественно новые реактивные самолеты с возросшей боевой нагрузкой и летными характеристиками. Ударные

силы фронтовой составляющей ВВС к тому времени были представлены бомбардировочной и штурмовой авиацией, обладавшей немалыми возможностями. По состоянию на начало 1955 года фронтовая авиация насчитывала 30 бомбардировочных авиадивизий с более чем 1650 самолетами Ил-28 и 19 штурмовых дивизий, насчитывавших примерно 1700 Ил-10М. Ударная составляющая фронтовой авиации по числу находившихся в строю соединений тем самым даже превосходила истребительную авиацию (без ПВО), располагавшую на тот момент 45 авиадивизиями, укомплектованными примерно 1700 МиГ-15бис и 2150 МиГ-17.

Придаваемое ударной составляющей авиации значение имело очевидные основания, поскольку конечной целью ведения боевых действий является нанесение поражения противнику. В 50-е годы ее роль тем более возросла ввиду появления на вооружении ядерного оружия. В те годы военное искусство переживало время колоссальных перемен, связанных с появлением ядерного оружия и сказавшихся на всех видах вооруженных сил и способов ведения боевых действий на каждом из уровней — тактическом, оперативном и стратегическом. Колоссальная разрушительная сила ядерного оружия позволяла разом решать многие задачи, ранее требовавшие длительной подготовки, концентрации большого числа войск и огневых средств. Ядерные средства поражения виделись всеокрущающим оружием, без которого рассчитывать на успех в современной войне вряд ли приходилось. Характеризуя состояние вопроса, генерал-полковник П. Ивашутин в докладной записке для Академии Генштаба «О развитии военного искусства в современных условиях» писал: *«Основным средством поражения и уничтожения агрессора, а следовательно, основным средством решения главных задач наступательной операции теперь будет ядерное оружие»*. Такой подход считался «революционным» в военной науке, и рассматривать задачи стратегического, а затем и оперативно-тактического уровня без использования ядерного оружия не рекомендовалось.

Первые ядерные боеприпасы представляли собой громоздкие изделия весом в многие тысячи килограммов. К цели такие бомбы могли доставить лишь тяжелые дальние бомбардировщики, способные принять на борт боеприпасы внушительной размерности и веса. В 1954 году была принята на вооружение бомба РДС-4 весом 1200 кг и мощностью 30 кило-



Атака мотострелков и танков при поддержке истребителей-бомбардировщиков на одном из учений 50-х годов

тонн, пригодная для использования с бомбардировщиков фронтовой авиации. Создание новых атомных средств поражения опустило ядерное оружие со стратегических высот непосредственно к полю боя, радикально изменив картину на оперативном и тактическом уровнях. Стремительно нарастало количество ядерных боеприпасов: если в 1950 году вооруженные силы располагали всего 11 единицами ядерного оружия, то пятью годами спустя это число возросло до 200. Время ракет еще не пришло, и все они были представлены бомбардировочными боеприпасами (спецбомбами, как такие изделия именовались). Даже у новых «компактных» бомб того времени размеры и вес требовали в качестве носителей самолеты достаточной грузоподъемности, из-за чего лишь бомбардировщики могли нести ядерное оружие. Во фронтовой авиации вплоть до начала 60-х годов такой возможностью располагал лишь Ил-28, чей атомный арсенал ограничивался той самой РДС-4.

Не без влияния этого фактора были предприняты перемены в составе ВВС, началом которых стало упразднение штурмовой авиации. Определив штурмовики «отжившим» родом авиации ввиду «недостаточной боевой эффективности» и «больших потерь в современной войне», директивой Минобороны № 30660 от 29 апреля 1956 года весь класс штурмовой авиации был ликвидирован. По всей видимости, решение принималось под впечатлением от последних достижений в авиационной технике и выхода авиации на сверхзвуковые рубежи и высоты, рядом с которыми штурмовики, представленные поршневыми Ил-10М, казались безнадежно устаревшими. Показательным



Фронтовой бомбардировщик Ил-28 обладал неплохими для своего времени летными данными и боевыми возможностями

выглядело замечание в докладе, накануне представленном в ЦК КПСС министром обороны Маршалом Советского Союза Г.К. Жуковым: «В современной войне, по нашему мнению, штурмовая авиация мало пригодна. Основные ее задачи по поддержке и сопровождению войск с успехом может решать бомбардировочная авиация, которой у нас не хватает и которую нам необходимо увеличить». Для восполнения ниши, образовавшейся после отказа от штурмовиков, даже пошли на передачу бомбардировочной авиации десяти истребительных дивизий на МиГ-15бис, переформировав их в «легкобомбардировочные».

Другой мерой усиления ударных возможностей ВВС стало создание нового рода военной авиации — истребительно-бомбардировочной авиации (ИБА), образованной директивой начальника Генштаба ВС СССР от 27 мая 1956 года. На этот счет академическим курсом тактики ВВС отмечалось: «Опыт боевых действий авиации за рубежом (в Корее в 1950—1951 гг. и других военных конфликтах), практика боевой подготовки показали, что для совместных действий авиации и сухопутных войск сейчас нужны новые организационные основы и качественно новая авиационная техника. В современных условиях успешные действия по наземным целям в общевойсковом бою и операции могут осуществляться самолетами, обладающими большой мощностью и разнообразным вооружением, более высокой скоростью и маневренностью, способностью более эффективно преодолевать противодействие сильной ПВО, чем это было свойственно штурмовикам и истребителям». Новый род авиации должен был стать универсальным средством, объединяющим возможности осуществления авиационной поддержки войск с сохранением истребительных качеств, для чего ИБА оснащалась самолетами с достаточно высокими скоростными и маневренными летными данными. Первое время

ими были те же МиГ-15 и МиГ-17, «переквалифицированные» в истребители-бомбардировщики, а затем основной машиной ИБА стал Су-7Б (также имевший «истребительное происхождение»).

Однако сверхзвуковые Су-7Б, обладавшие приличной боевой нагрузкой и ассортиментом разнообразного вооружения (включая ядерные бомбы), стал поступать на вооружение только с 1960 года. До его «пришествия» роль главной «ударной силы» фронтальной авиации оставались за бомбардировщиками. Согласно Боевого устава, «главной особенностью фронтальной бомбардировочной авиации является то, что основные усилия фронтальных бомбардировщиков и, в первую

очередь, наносимые ими ядерные удары сосредотачиваются на главных направлениях действий объединений и соединений Сухопутных войск в интересах достижения целей фронтальной операции в целом». Значение бомбардировочной авиации, помимо внушительной боевой нагрузки и оснащенности достаточно мощными средствами поражения, определялось еще и значительным радиусом действия: досягаемость тогдашних бомбардировщиков позволяла им выполнять задачи в области, простиравшейся от поля боя и тактической зоны обороны противника на всю глубину оперативного построения групп войск порядка 450—500 км — почти вдвое больше возможностей ИБА.

Сообразно значимости бомбардировочной авиации был налажен массовый выпуск Ил-28: начал в 1949 году производство ильюшинского бомбардировщика на трех заводах (№ 30 в Москве, № 64 в Воронеже и № 166 в Омске), правительственным постановлением от 31 декабря 1952 года к их изготовлению подключались еще три предприятия авиапрома — заводы № 1 и № 18 в Куйбышеве и завод № 23 в Москве. Правда, вскоре задание на Ил-28 с заводов № 1 и № 18 было снято в пользу дальних бомбардировщиков Ту-16, а завод № 23 приступил к освоению мясцевского бомбардировщика М-4. Однако и без того темпы выпуска Ил-28 стремительно набирали обороты: в 1953 году было сдано 1608 самолетов, почти вдвое больше, чем годом ранее. Один только ведущий московский завод № 30 выпускал в отдельные периоды сотню, а то и больше Ил-28 ежемесячно.

Трехтонная бомбовая нагрузка Ил-28 выглядела много весомее пары бомб, калибр которых на выступавших в роли истребителей-бомбардировщиков МиГах ограничивался 250 кг. Аналогичным образом Ил-28 превосходили и штурмовики Ил-10М, способнее взять всего 600 кг боевого груза. Бомбардиров-

щики единственными из всех машин фронтовой авиации оснащались РЛС, которая в сочетании с прочим навигационным и прицельным оборудованием позволяла выполнять боевые задачи в разнообразных условиях, обеспечивая самолетовождение и возможность нанесения ударов в любое время суток и при ограниченности метеоусловий (аппаратура, к слову, так и звалась ПСБН-М, то есть «прибор слепого бомбометания и навигации»). Эти «способности» Ил-28 оказались востребованными в ходе траурных мероприятий после смерти И. В. Сталина, когда ильюшинские бомбардировщики оказались единственными в советской авиации самолетами, которые смогли принять участие в прощании с вождем. Промозглым днем 9 марта 1953 года стояла низкая облачность со срывающимся снегом и дождем, не позволившая подняться другим самолетам, и только колонна бомбардировщиков на низкой высоте прошла над Красной площадью для отдания последних почестей главе страны. С 1956 года в практику боевой подготовки бомбардировочной авиации вошли полеты на предельно малых высотах и отработка нанесения ударов с бреющего полета, способствовавшие преодолению ПВО и внезапности атаки, чем снижалась уязвимость бомбардировщиков.

Однако прогресс в авиастроении тогда был настолько стремительным, что самолеты, принятые на вооружение всего несколько лет назад и считавшиеся вполне современными, спустя непродолжительное время уже представлялись устаревшими. Уже к середине 50-х годов военная авиация стран «вероятного противника» повсюду оснащалась сверхзвуковой техникой, буквально со дня на день ожидая поступления на вооружение нового поколения истребителей с максимальной скоростью более 2000 км/час и высотой за 20 км. Хотя реальные характеристики зарубежных новинок несколько уступали заявленному рекламным данным, в целом слова у них не расходились с делом. Сверхзвуковые перехватчики F-101 и F-102 пошли в строй уже с 1956 года, следом за ними на вооружение стали поступать многоцелевые истребители F-104 и F-105 со скоростью за «два звука», одновременно англичане начали выпуск истребителей «Джевелин». Отечественная авиация с 1955 года начала освоение сверхзвуковых истребителей МиГ-19, рассчитывая на скорое появление новейших машин этого класса, которые готовились к испытаниям ОКБ Микояна и Сухого.

Рядом с новыми истребителями характеристики и боевые возможности имевшихся бомбардировщиков стали казаться совершенно неудовлетворительными:



Первым ядерным боеприпасом на вооружении фронтовой бомбардировочной авиации стала бомба РДС-4 мощностью 30 килотонн

Ил-28 отставал даже от современных ему F-100 «Супер Сейбр» по скорости на 500 км/час, по высотности уступал ему 4000 м, а истребители нового поколения превосходили наш основной бомбардировщик по скорости вдвое. Высказывались заслуженные опасения, что в случае войны соединения Ил-28 разделят судьбу многочисленных полков СБ и ДБ-3, нещадно выбитых в первые же недели лета 1941 года. Руководство Минобороны оказалось перед выбором — продолжать получать машины, уступающие по своим характеристикам технике вероятного противника, или срочно искать ему замену. В итоге к 1956 году серийный выпуск Ил-28, еще недавно заказывавшегося в массовых количествах, был прекращен. Определяясь с планом поставок новой авиатехники на 1956 год, главком ВВС Главный маршал авиации П.Ф. Жигарев обосновывал это следующими соображениями: *«Самолет Ил-28 по своим летно-техническим данным, и особенно по скоростям полета, не отвечает полностью современным требованиям, предъявляемым к фронтовому бомбардировщику; в конце 1955 г. Министерство авиационной промышленности обязано отработать новые, более совершенные фронтовые бомбардировщики Ил-54, Як-26 и Ту-98 с около- и сверхзвуковой скоростью полета».*

Однако достойная замена фронтовому бомбардировщику не поспевала. Формулируя предложения по созданию новых образцов вооружений и военной техники на следующие 10—15 лет, начальник Генштаба маршал Советского Союза В.Д. Соколовский в декабре 1956 года с озабоченностью указывал на многочисленные примеры *«значительного отставания наших исследовательских и опытных работ по авиационной технике от уровня вероятного противника».*



Испытания одной из советских ядерных бомб на Семипалатинском полигоне. К испытательным сбросам в числе прочих привлекались бомбардировщики Ил-28

В числе наиболее нетерпимых было отсутствие на вооружении современного самолета-бомбардировщика, обладающего сверхзвуковой скоростью и достаточной дальностью. В качестве примера указывалось на подготовку американцами серийного выпуска стратегического бомбардировщика В-58 «Хастлер» с поразившими воображение скоростными и высотными характеристиками, испытания которого к тому времени уже шли полным ходом.

Для исправления положения Генштабом предлагалось в числе прочих неотложных задач принять к исполнению меры по созданию следующих образцов авиационной техники:

— высотный фронтовой бомбардировщик с максимальной скоростью 2500 км/час, высотой 25—30 км и дальностью полета не менее 1500 км на сверхзвуке и до 3000 км на дозвуковой скорости;

— фронтового бомбардировщика для действий на средних и малых высотах с крейсерской скоростью 1100—1200 км/час и дальностью полета 2000 км; самолет должен был иметь возможность базирования с грунтовых аэродромов, используя в составе вооружения ракету класса «воздух—поверхность» с максимальной скоростью 3000 км/час и дальностью стрельбы 100—150 км.

Реализация этих требований в заданном виде не состоялась, поскольку сами взгляды на возможности ударной авиации в скором будущем претерпели значительные коррективы. Задание на высотный бомбардировщик было выдано яковлевскому ОКБ-115, которому согласно правительственному постановлению от 15 августа 1956 года предстояло построить легкий сверхзвуковой бомбардировщик с полетным весом 20—22 т. При нормальной бомбовой нагрузке в 1200 кг (имелась в виду одна ядерная бомба) он должен был обладать максимальной скоростью 2500 км/

час и практическим потолком 20—21 км. Однако концепция вскоре утратила актуальность, оказавшись полностью несостоятельной перед лицом стремительно развивавшейся техники ПВО — зенитные ракеты доказали свою способность поразить в небе практически всякую цель, для которой высота перестала быть защитой.

Иное дело заданный «маловысотный бомбардировщик», более привлекательный в этом отношении. Однако его характеристики вскоре стали выглядеть недостаточными как в отношении скорости, так и дальности. В то же время представления о его ракетном вооружении с желаемыми характеристиками порядком опережали реальность — на то время создать подобную ракетную систему для самолета фронтовой авиации оказалось за гранью возможного, и оно не было осуществлено даже в последующем десятилетии. Ракета с заданной дальностью и скоростными характеристиками получалась буквально неподъемной для фронтового самолета.

Что касается условий базирования с грунтовых аэродромов, само собой подразумевавшихся для того времени, то и на этом пути создателей авиационной техники и военных ожидали открытия не самого приятного характера (к чему мы еще вернемся).

Наступивший 1957 год был отмечен сменой руководства военной авиации: на должность главнокомандующего ВВС в январе был назначен маршал авиации К.А. Вершинин, уже занимавший этот пост в первые послевоенные годы. Имея достаточный опыт и представления о состоянии вверенного ему рода войск, маршал получил в наследство и весь ворох проблем с состоянием парка военной авиации. Энергично взявшись за дело, главнокомандующий выдвинул планы массового перевооружения ВВС, для чего в грядущее пятилетие только для истребительной авиации требовалось построить 14 000 самолетов новых типов (что было даже больше, чем число всех находившихся тогда в строю самолетов)! Соответствующие цифры были включены в проект плана-заявки по выпуску военной техники. Поскольку глава государства в одной из своих многочисленных речей заявил, что «на обороне мы не экономим», это предложение в числе других запросов вооруженных сил в феврале 1958 года было одобрено Советом обороны СССР. Несколько позже пришло понимание, что подобные планы требуют колоссальных расходов, буквально неподъемных для страны.

Что касается ударной составляющей фронтовой авиации, то здесь состояние дел оценивалось наименее удовлетворительным. Возвращаясь к недавним предложениям, начальник Генштаба В.Д. Соколовский в своем письме главнокомандующему ВВС в мае 1957 года считал необходимым при подготовке запланирован-

ного доклада для ЦК КПСС «особо указать об имеющемся отставании в развитии фронтовой бомбардировочной авиации и необходимых мерах, которые нужно предпринять для ликвидации этого отставания». Озабоченность военного руководства была вполне понятной: выпуск Ил-28 к тому времени был уже свернут, а нового фронтового бомбардировщика на смену ему разработчики представить не могли.

Работы по перспективной машине для замены Ил-28 были инициированы рядом правительственных постановлений, первое из которых вышло уже в конце 1952 года. В силу важности задания разработка поручалась параллельно туполевскому ОКБ-156 и ильюшинскому ОКБ-240. Поскольку предварительные проработки по теме конструкторами уже велись ранее, по согласованию с ВВС требования к будущему бомбардировщику несколько различались сообразно имевшимся наработкам. Ильюшинский самолет Ил-54 рассчитывался на дальность порядка 2200 км, высотность с потолком 13 000 м и околозвуковую скорость 1170 км/час. Самолет должен был нести до 5000 кг бомб в максимальном варианте и 3000 кг в нормальном (что было куда внушительней Ил-28, где нормальная боевая нагрузка равнялась 1000 кг). Бомбардировщик Ил-54 требовалось представить на госиспытания в мае 1955 года.

Туполевская машина со взлетным весом порядка 35 тонн должна была оснащаться такой же силовой установкой из двух ТРД АЛ-7, создание которых на тот момент только велось в ОКБ А.М. Люльки. Бомбовая нагрузка оговаривалась той же, что и у ильюшинского самолета. Аналогичным у обеих машин было и оборонительное вооружение, включавшее три пушки калибра 23 мм — две в кормовой установке и одну для стрельбы вперед. При почти равном с Ил-54 заданном взлетном весе туполевский бомбардировщик рассчитывался на несколько большую дальность, составлявшую 2680 км, большую высотность и скорость до 1300—1400 км/час. Сроком предъявления туполевского бомбардировщика назначался декабрь 1955 года, всего полутора годами спустя после выдачи задания.

Однако ни туполевскому, ни ильюшинскому бомбардировщику не удалось оправдать возлагавшихся на них надежд. В ходе реализации проектов обе машины прибавили в весе, перевалив за 40 тонн, возможность работы с грунтовых аэродромов бомбардировщиков такого класса была сомнительной, хватало и прочих недостатков. Так, Ту-98 отличался сложностью в управлении, а его крайне узкая колея шасси и неустойчивость на взлете и посадке делали самолет доступным только летчикам высокой квалификации. «Хромал» в этом отношении и Ил-54. Но главное — за время создания машин вновь возросли требования к

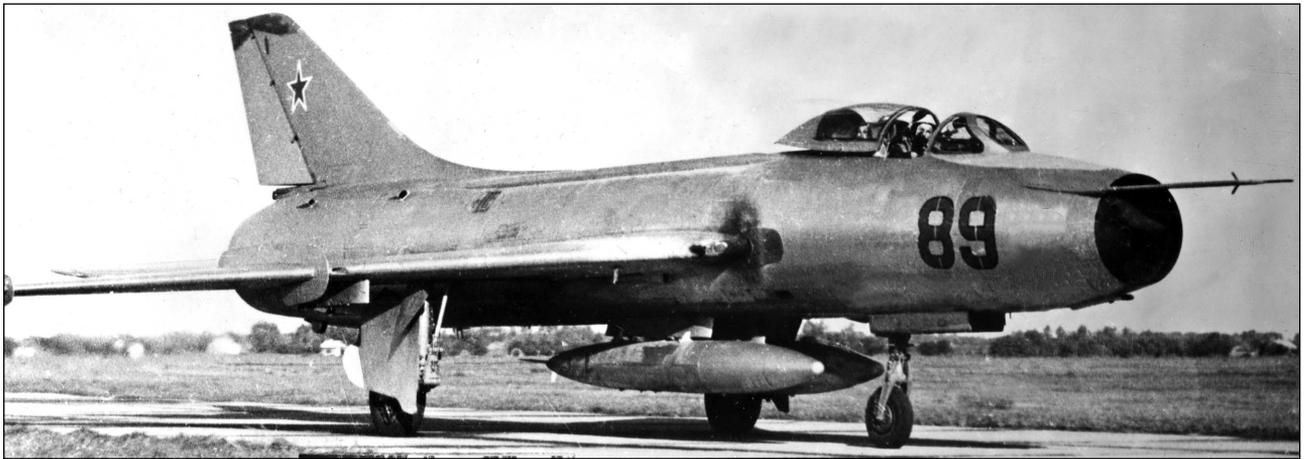


Сценарий будущей войны обязательным образом предполагал использование ядерного оружия. На фото — имитация ядерного удара близ аэродрома на одном из учений

летным характеристикам, и достигнутый уровень перестал удовлетворять заказчика. Решение об отказе от Ил-54 состоялось уже летом 1956 года.

Надежды теперь связывались с туполевским проектом. Потребность в новом бомбардировщике неоднократно подчеркивалась как военными, так и высшим руководством на правительственном уровне. На этот счет даже появилось постановление Совмина № 71-44 от 25 января 1957 года с формулировкой «...Туполев затянул постройку и доводку Ту-98 и не обеспечил предъявления на госиспытания». Настоятельно требовалось «МО совместно с МАП рассмотреть результаты заводских испытаний Ту-98 и в июне 1957 года представить предложения о серийном производстве самолета».

Исправляя недочеты, туполевцы предприняли попытку переделки проекта с облегчением машины и увеличением скоростных данных. В варианте Ту-24 («самолет 98А») бомбардировщик должен был стать ракетоносцем, оснащенным парой крылатых ракет типа П-15. Доработанная машина должна была развивать максимальную скорость 1800—2000 км/час и обладать дальностью с полутонной боевой нагрузкой 2000 км. Предполагалось, что для разбега Ту-24 со взлетным весом 27,5 тонн достаточно будет 1200—1300 м. В предложениях Туполева особо отмечались его достоинства: «Самолет приспособлен для пуска самолетов-снарядов и применения атомных бомб. Самолет обладает хорошей проходимостью по грунту. Летно-технические данные самолета по скорости и высоте превосходят данные фронтовых бомбардировщиков, находящихся на вооружении ВВС США и Англии. Поступление на вооружение Ту-24 резко повысит боеспособность фронтовой и морской авиации». Впрочем, обещанных «самолетов-снарядов» в наличии еще не было, а превосход-



Сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-7Б располагал разнообразным вооружением, включая ядерные бомбы

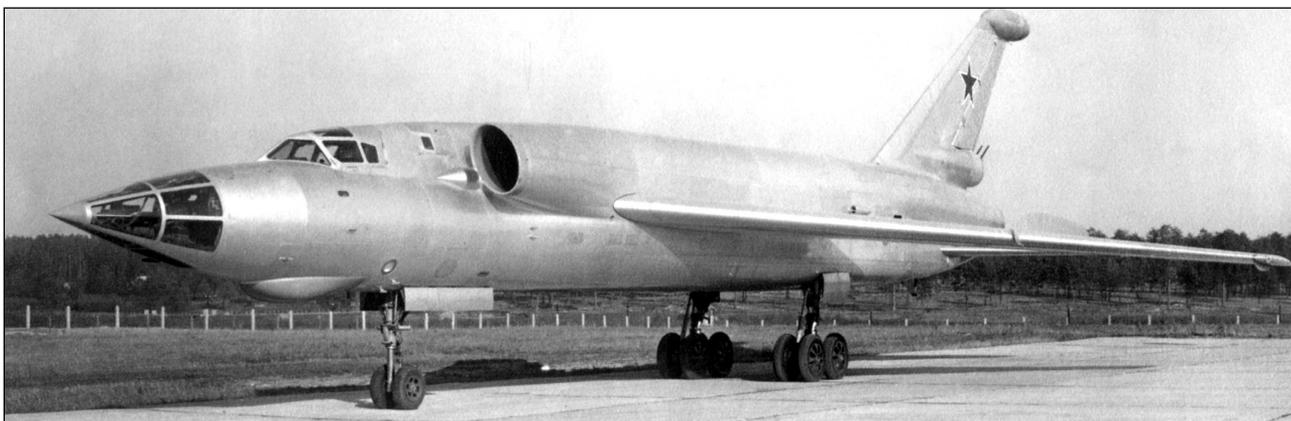
ство над бомбардировщиками вероятного противника обуславливалось тем, что на вооружении в этом качестве там состояли дозвуковые «Канберры» и их аналоги В-57, ровесники Ил-28, а разработка новых фронтовых бомбардировщиков ни в США, ни в Англии не велась. При этом обещанная переделка означала, по существу, необходимость полностью новой разработки с неопределенными результатами и сроками.

Следствием явилось обращение П.В. Дементьева в правительство в начале 1958 года, в котором руководитель авиапрома по согласованию с заказчиком предлагал свернуть все работы по явно незадававшемуся туполовскому бомбардировщику. Взамен Дементьев обращал внимание на обнадёживающий характер работ по аналогичной теме в ОКБ А. С. Яковлева. Развивая по-своему удачную и отработанную схему двухмоторного истребителя Як-25, глава ОКБ-115 решил использовать конструкторский задел, создавая целое семейство сверхзвуковых самолетов. Помимо нового скоростного перехватчика, на той же базе должен был строиться самолет-разведчик и фронтовой бомбардировщик, задание на которые было выдано постановлением № 616-381 от 30 марта 1955 года. Последний, названный Як-26, рассматривался как легкий скоростной бомбардировщик, рассчитанный на достижение скорости 1235 км/час и потолка 16 500 м при дальности 2400 км. Самолет отличал небольшой взлетный вес всего в 11 200 кг (стремление к облегчению конструкции было традиционным для яковлевской школы проектирования), а нормальная бомбовая нагрузка ограничивалась 1200 кг, что соответствовало тому же обязательному ядерному боеприпасу. В перегрузочном варианте Як-26 должен был нести 2000 кг бомб калибра до 1500 кг либо, при «штурмовом снаряжении», вооружение из реактивных снарядов.

В ходе испытаний на Як-26 удалось получить максимальную скорость 1400 км/час на высоте, что соответствовало числу $M=1,15$. Тем самым самолет стал

первым в стране сверхзвуковым бомбардировщиком. Увы, это достижение сопровождалось целым набором неблагоприятных качеств машины, «хромавшей» в отношении устойчивости и управляемости и подверженной реверсу элеронов благодаря чрезмерному облегчению и тонкому профилю недостаточно жесткого крыла. Вдобавок склонный к волевым решениям главный конструктор игнорировал ряд тактико-технических требований ВВС, с чем те мириться не собирались. Точность бомбометания не укладывалась ни в какие нормы, к тому же достигнутые характеристики уже отставали от постоянно растущих требований. Проявив настойчивость, Яковлев все же добился решения о постройке малой войсковой серии из десяти самолетов и даже их оплаты Минобороны. Однако принимать в эксплуатацию машины с неудовлетворительными характеристиками ВВС не собирались, и ни один из этих самолетов в строй не попал.

Однако вопрос с повестки дня не снимался, и ВВС по-прежнему были заинтересованы в сверхзвуковом бомбардировщике. Усовершенствованным вариантом яковлевской машины должен был стать Як-28, оснащенный более мощными двигателями Р11АФ-300 (почти такими, как на МиГ-21Ф), характеристики которого были призваны удовлетворить растущие запросы военных. Согласно правительственному постановлению № 424-261 от 28 марта 1956 года ОКБ-115 предписывалось построить легкий высотный сверхзвуковой фронтовой бомбардировщик со следующими характеристиками: максимальная скорость на высоте — 1500—1600 км/час, практический потолок — 17 000 м, дальность с 1200 кг бомб — 2200—2400 км. Нормальная бомбовая нагрузка оставалась равной 1200 кг, максимальная в перегрузку была увеличена до 3000 кг. Легкая машина с взлетным весом 12—13 тонн должна была оперировать с грунтовых аэродромов, имея разбег 1000 м и пробег 1100 м. По иным из летных характеристик самолет не уступал бы тогдашним истребителям: высо-



Бомбардировщик Ту-98 туполевского ОКБ был близок по характеристикам ильюшинской машине, но также не дождался принятия на вооружение

кая тяговооруженность должна была обеспечить ему набор высоты 10 000 м всего за 3,5 мин (основному тогда в истребительной авиации МиГ-17Ф для этого требовалось 3,7 мин, а по скорости Як-28 опережал бы и МиГ-19).

Справедливости ради следует заметить, что проблемы с появлением нового бомбардировщика не стоит относить исключительно на неспособность конструкторов создать современную машину требуемого класса. Сложность задания усугубляла позиция заказчика, постоянно повышавшего планку требований. Набор условий, которым должна была отвечать новая техника, тогда менялся буквально каждые несколько месяцев, причем иные из требований представлялись попросту невозможными к осуществлению на то время. Полугодом спустя очередным правительственным заданием оговаривался вариант яковлевского самолета с более мощной силовой установкой и повышенными характеристиками. Теперь максимальная скорость задавалась равной 2500 км/час при потолке не ниже 21 000 м и дальности с боевой нагрузкой, равной 2500 км.

Однако и указанный уровень казался заказчику неудовлетворительным. Прогнозируя дальнейший рост скоростей и высот полета, руководство ВВС выдвигало еще более высокие требования к ТТХ перспективных фронтовых бомбардировщиков. Отчасти сказывалось впечатление от послевоенного «реактивного скачка» скоростей авиации и недавнего преодоления звукового барьера. Бурный рост скорости предполагался и впредь. Свое влияние оказывали поступающие сведения о новом поколении техники вероятного противника, с оглядкой на которые военные зачастую формулировали явно завышенные задания. На самом деле летные данные зарубежных машин в отечественной техинформации традиционно несколько преувеличивались (то ли в силу рекламных источников заявленных характеристик, то ли намеренной дезинформации, сумевшей ввести в заблуждение отечественные службы). В качестве боевых самолетов веро-

ятного противника на учебных плакатах и на занятиях приводились полумифические бомбардировщики и ударные самолеты с потрясающими воображение летными данными — скоростью до 3000 км/ч, потолком под 25—30 км и дальностью, позволявшей облететь половину земного шара.

В 1956 году ВВС выдвинули «на будущее» обновленный перечень летно-технических характеристик к перспективному фронтовому бомбардировщику. Помимо яковлевского бомбардировщика легкого класса, свои задания вновь получали ОКБ Туполева и Ильюшина. Все они рассчитывались на максимальную боевую нагрузку в 3000 кг. Яковлевский самолет должен был обладать скоростью 2700 км/час при потолке 24 км и дальности 2500 км. Туполевам предстояло разработать машину «122» со скоростью 2200 км/час, потолком 20 км и дальностью 2400—3000 км. От Ильюшина требовалось представить бомбардировщик и вовсе с запредельными характеристиками: максимальной скоростью 3000 км/час, потолком 24 км и дальностью 3500 км.

Конструкторы занялись проработкой заданий, однако всем им не суждено было продвинуться дальше эскизных проектов. В дело вмешались соображения государственного толка, полностью перекроившие прежние планы военного строительства на последующие годы. Истоки нового курса лежали в тогдашних представлениях о противостоянии военно-политических систем — социалистического и империалистического лагерей, исход которого определялся уровнем накопленного ядерного оружия и возможностями его применения. Если с первой составляющей дела шли более-менее удовлетворительно и число ядерных боеприпасов в отечественных арсеналах к концу 50-х годов измерялось уже тысячами количествами, то со средствами доставки картина виделась далекой от желаемой. Состояние бомбардировочной авиации отнюдь не гарантировало нанесения разгрома противной стороны, к тому же совершенствование истребителей и зенитных средств противника делало



Звено Су-7БКЛ атакует наземную цель реактивными снарядами С-24

все меньшими шансы на успех даже на континентальных ТВД.

В то же время бурное развитие ракетной техники и успехи ее создателей делали это направление все более привлекательным. Ракеты в связке с ядерным оружием представлялись более чем эффективным ударным средством, к тому же дававшим возможность нанесения сокрушительного и по-настоящему неотразимого поражения противнику. Превосходя существующие и даже разрабатываемые самолеты по скорости и высоте полета на порядок, ракеты выглядели практически неуязвимым средством. К тому же ракетный удар мог быть нанесен независимо от погодных условий и времени суток, а управляться с техникой, в отличие от авиации, мог мало-мальски обученный персонал, освоивший необходимые манипуляции. Уже к середине 50-х годов в строю были развернуты первые ракетные соединения — инженерные бригады резерва ВГК, начавшие получать на вооружение ракетную систему Р-5М с ядерным снаряжением, позволявшим нанести удар по любому из европейских городов в зоне досягаемости. Возможности Р-5М получили наглядное подтверждение в феврале 1956 года, когда было произведено демонстрационное испытание ракеты со штатным ядерным зарядом, обрушившимся на полигон в Каракумах в 1200 км от места старта. Полным ходом шла разработка и более совершенных ракет с повышенной дальностью и все более мощными зарядами уже мегатонного класса.

Достижения ракетчиков, более впечатляющие тогда, чем у самолетостроителей, находились в центре внимания руководства. Прежде всего это казалось

самого главы страны Н.С. Хрущева, личности эмоциональной и склонной к простым и скорым решениям. Однако было бы неверно сводить последовавшие вскоре известные распоряжения главы государства исключительно к его увлеченности новой затеей и недалекости в военных и технических вопросах, к тому же решение о смене приоритетов в военном деле состоялось не сразу, имея под собой соображения не только военного толка, но и экономические обоснования.

Однако обо всем по порядку. В ноябре 1957 года Президиум ЦК КПСС указал на необходимость более решительного внедрения ракетной техники на вооружение армии. Следом руководству ВВС было указано на необходимость сократить на треть многочисленные соединения дальней и фронтовой бомбардировочной авиации, направив высвободившиеся средства на оснащение ВВС баллистическими и крылатыми ракетами. Учитывая, что одновременно предстояло реализовать масштабные планы по радикальному перевооружению сухопутных войск ракетным вооружением с системами Р-5, Р-11, Р-12, «Луна», «Марс», «Филин» и «Коршун» в стационарном и самоходном исполнении, с ядерными и обычными боевыми частями, а также начать перевод ПВО на зенитно-ракетную технику, где в кратчайшие сроки следовало переоснастить сотни зенитных дивизионов, потребности военного ведомства становились в самом прямом смысле неподъемными для экономики страны.

Никита Сергеевич Хрущев, часто выглядевший простодушным и склонным к прожектерским планам, обладал мужицкой же расчетливостью, осознавая отнюдь не бездонность казны. Именно при нем вспомнили о ленинском лозунге «Социализм — это прежде всего учет и контроль», растиражировав его на многочисленных плакатах (пусть далеко не всегда руководствуясь в жизни). Присутствовал и другой фактор: предпринятая демократизация страны, выражавшаяся в том числе и в повышении уровня жизни народа, означала немалые расходы. Колоссальных средств требовало разрешение вечного жилищного вопроса со строительством многочисленных кварталов пятиэтажек-«хрущевок» и преодоление столь же неизбывной продовольственной проблемы, для чего было начато освоение целины со внушительными вложениями в создание тамошней инфраструктуры, да и развитие гражданской авиации, без которой советский народ в большинстве своем прежде обходился. Намеченное на 80-е годы построение коммунизма виделось лишь в перспективе, а пока приходилось принимать во внимание ограниченность ресурсов. Руководство страны пришло к пониманию сбалансированности бюджета, что означало вынужденную экономию на оборонных статьях расходов. В отношении военного строительства требовалось достичь обеспечения гарантированной безопасности страны при известной скромности в средствах (особенно с