

Николай Якубович

СИРИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА

**МНОГОЦЕЛЕВЫЕ САМОЛЕТЫ
СУ-30, СУ-34 И СУ-35**



УДК 623.746.4(470)

ББК 68.53

Я49

В оформлении переплета
использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Якубович, Николай Васильевич.

Я49 Сирийская премьера. Многоцелевые самолеты Су-30, Су-34 и Су-35 / Николай Якубович. — Москва : Эксмо : Яуза, 2018. — 144 с. — (Война и мы. Авиакolleкция).

ISBN 978-5-04-114503-3

2 октября 2015 года Су-34 совершили первый боевой вылет в Сирии, а спустя три дня экипажи фронтовых бомбардировщиков уже новой структуры Воздушно-космических сил РФ уничтожили штаб и пункт управления боевиков запрещенного в России «Исламского государства» в провинции Алеппо вместе с их полевыми командирами. Это был первый большой успех, приведший в итоге к существенному ослаблению позиций боевиков.

Наряду с Су-34 в небе Сирии прошли боевое крещение истребители Су-30М и Су-35С, предшественниками которых является тяжелый истребитель Су-27. В ближайшее время эти машины до принятия на вооружение суперистребителя Су-57 составят основу фронтовой авиации ВКС РФ.

История этих машин началась еще в 1980-е годы, однако события, связанные с распадом Советского Союза, вынудили приостановить их разработку. Лишь после стабилизации экономики в стране удалось завершить начатую работу.

Если Су-34 благодаря новейшей системе управления вооружением способен с высокой точностью поражать наземные объекты противника, то сверхманевренный самолет Су-35С поколения 4++, являющийся вершиной эволюции Су-27, сегодня может успешно противостоять самым современным истребителям противника, включая F-22A и F-35, созданным с использованием технологий «стелс» как в ближнем, так и в дальнем воздушных боях. Его высокоточные самонаводящиеся ракеты могут эффективно бороться с наземными и надводными целями.

В новой книге ведущего историка авиации вы найдете подробные сведения о создании и боевом применении этих выдающихся российских боевых машин.

УДК 623.746.4(470)

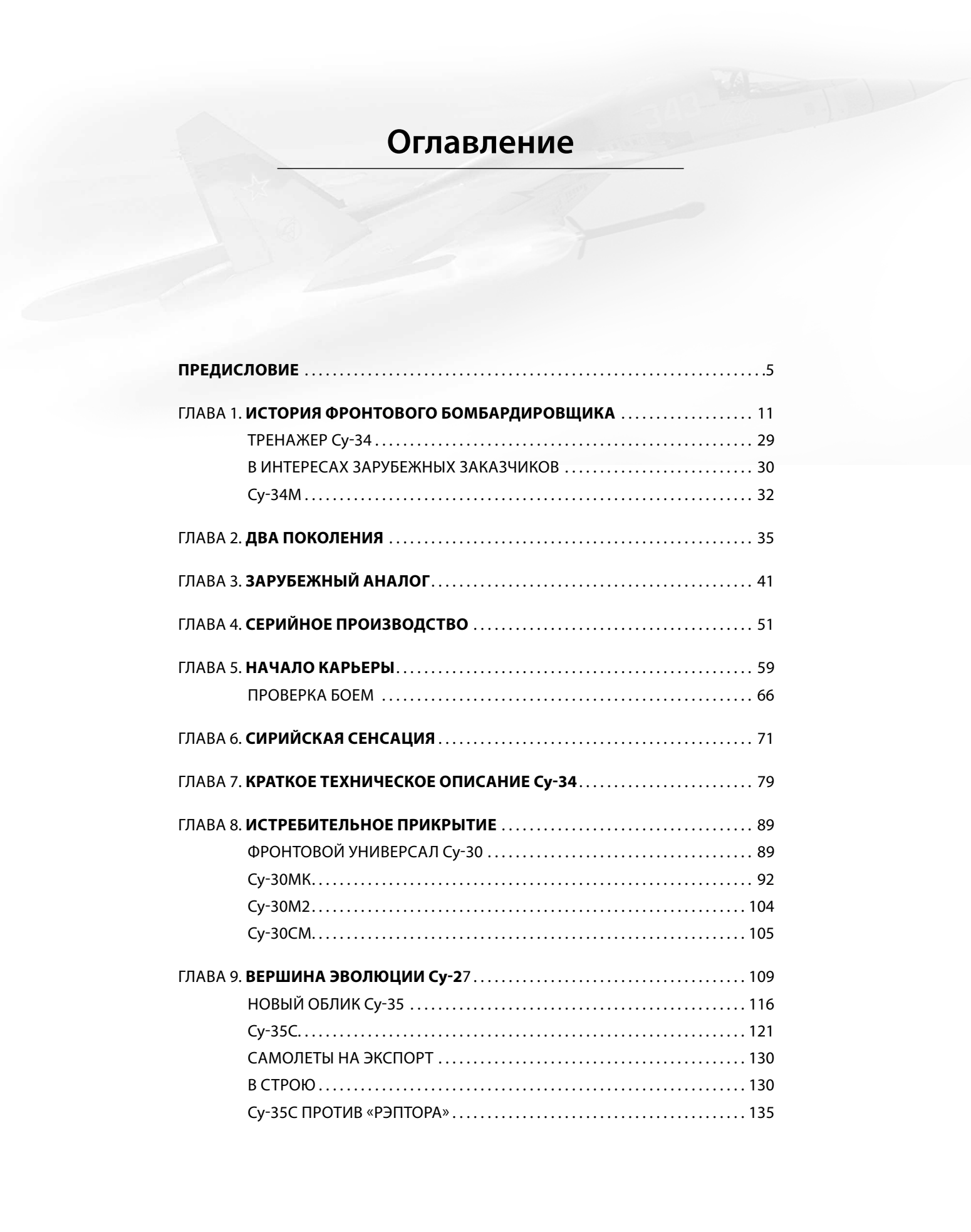
ББК 68.53

ISBN 978-5-04-114503-3

© Якубович Н., 2018

© ООО «Издательство «Яуза», 2018

© ООО «Издательство «Эксмо», 2018



Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ ФРОНТОВОГО БОМБАРДИРОВЩИКА	11
ТРЕНАЖЕР Су-34	29
В ИНТЕРЕСАХ ЗАРУБЕЖНЫХ ЗАКАЗЧИКОВ	30
Су-34М	32
ГЛАВА 2. ДВА ПОКОЛЕНИЯ	35
ГЛАВА 3. ЗАРУБЕЖНЫЙ АНАЛОГ	41
ГЛАВА 4. СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО	51
ГЛАВА 5. НАЧАЛО КАРЬЕРЫ	59
ПРОВЕРКА БОЕМ	66
ГЛАВА 6. СИРИЙСКАЯ СЕНСАЦИЯ	71
ГЛАВА 7. КРАТКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ Су-34	79
ГЛАВА 8. ИСТРЕБИТЕЛЬНОЕ ПРИКРЫТИЕ	89
ФРОНТОВОЙ УНИВЕРСАЛ Су-30	89
Су-30МК	92
Су-30М2	104
Су-30СМ	105
ГЛАВА 9. ВЕРШИНА ЭВОЛЮЦИИ Су-27	109
НОВЫЙ ОБЛИК Су-35	116
Су-35С	121
САМОЛЕТЫ НА ЭКСПОРТ	130
В СТРОЮ	130
Су-35С ПРОТИВ «РЭПТОРА»	135



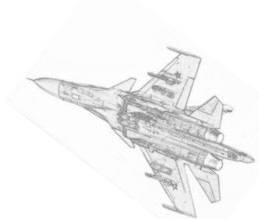
Предисловие

Когда на Московском машиностроительном заводе «Кулон» приступили к разработке истребителя Т-10, то вряд ли кто мог предположить, что он со временем приобретет столь большую популярность и станет платформой для создания целого семейства самолетов, от сверхманевренного для завоевания превосходства в небе до полноценного фронтового бомбардировщика. Более того, когда в СССР разрабатывалась программа по созданию боевых авиационных комплексов пятого поколения, генеральный конструктор ОКБ П.О. Сухого Е.А. Иванов заявил, что Су-27 — это и есть «истребитель 90-х годов». Так оно и получилось.

О боевом самолете как о платформе для размещения вооружения активно заговорили после появления первых образцов управляемого реактивного оружия. Многим тогда казалось, что пушки на самолете — это анахронизм и все будут решать ракеты. Так в Советском Союзе вслед за США отказались от артиллерии на самолетах МиГ-21П и Су-9. Но вскоре опомнились и начали комплектовать истребители пушками, вернувшись к тактике маневренного воздушного боя.

Что касается бомбового вооружения истребителей, то оно всегда считалось вспомогательным, так, на всякий случай. И эти случаи рано или поздно представлялись. Правда, точность бомбометания оставляла желать лучшего. Для повышения вероятности поражения наземных целей требовался не только соответствующий, причем высокоточный прицел, но и второй член экипажа — штурман. В его задачу входило как решение навигационных задач и прицеливание, так и поиск наиболее приоритетных целей.

На базе истребителей неоднократно пытались создавать бомбардировщики. Достаточно сказать, перед Великой Отечественной войной истребитель И-16 использовали в качестве пикирующего бомбардировщика в составе самолета-звена В.С. Вахмистрова, а накануне войны высотный истребитель «100» В.М. Петлякова превратили в бомбардировщик Пе-2. Затем истребитель Як-9 переделали в бомбардировщик Як-9Б.



После войны в Советском Союзе разработали двенадцать типов фронтовых реактивных бомбардировщиков, а сколько было предложений и проектов, пальцев не хватит. Из них лишь три — Ил-28, Як-28 и Су-24 — состояли на вооружении ВВС СССР, а четвертый, созданный накануне развала великой державы, занял свое место уже в новых, на этот раз Воздушно-космических, силах Российской Федерации.

Первые отечественные сверхзвуковые бомбардировщики Як-28Л и Як-28И с радиодальномерной станцией «Лотос» и радиолокационным прицелом «Инициатива» соответственно обладали неплохими летными данными, но их прицельно-навигационное оборудование оставляло желать лучшего. Ситуация изменилась с появлением Су-24. Правда, по сравнению с предшественником Як-28 с боевой нагрузкой на внешней подвеске он не мог летать со сверхзвуковой скоростью. Зато его оборудование позволяло преодолевать оборону противника на сверхмалой высоте, отслеживая рельеф местности, что существенно сокращало вероятность поражения бомбардировщика средствами фронтовой ПВО.



Су-35С на пути в Сирию

Но время идет, Су-24 сняли с вооружения в 2016 году, а его модернизированный вариант Су-24М пока еще держится, но физически и морально стареет. В итоге ему на смену пришел Су-34, созданный на основе истребителя Су-27, что позволило широко использовать испытанные временем технические решения, сократить сроки создания машины и, что немаловажно, минимизировать ее стоимость.

Сегодня в прессе много рассуждают о самолетах пятого и даже шестого поколения. В действительности критерия «поколений» не существует. Все это условности, а если сказать проще — красивые слова, рассчитанные на дилетантов, даже находящихся на вершине власти. Говоря о Су-34, его можно отнести к поколению самолетов МиГ-29 и Су-27, но никак не к 4++, как это делают некоторые активисты. В этой машине нет ни элементов, снижающих ее инфракрасную заметность, но приняты «некоторые меры по уменьшению эффективной поверхности рассеивания радиоволн (ЭПР)», не заложены технические решения, обеспечивающие крейсерский полет со сверхзвуковой скоростью. Зато в ней есть главное — способность решать поставленные задачи в любое время суток, при любых метеоусловиях, самым разнообразным вооружением, от пушки и свободно падающих авиабомб до корректируемых авиабомб и высокоточных самонаводящихся ракет. Эта машина способна защитить себя от средств ПВО вероятного противника и обладает огромной дальностью полета, что очень важно при маневрировании силами и средствами в ходе различных операций и для быстрой переброски самолетов с одного театра военных действий на другой. При необходимости Су-34 может вступить и в воздушный бой с противником как на дальних, так и близких дистанциях, благо это позволяют сделать его вооружение и прицельные системы.

Давно известно, что больше шансов на успех имеет тот, кто первым обнаружит противника и раньше применит оружие. Это в равной степени относится как к сухопутным войскам, так и к авиации Воздушно-космических сил (ВКС). В авиации эту задачу неоднократно пытались решить еще в годы Первой мировой войны. Но тогда все сводилось к тому, чтобы снизить заметность в оптическом диапазоне. В годы Второй мировой, после появления радиолокационных и инфракрасных приборов, решение этой задачи заметно усложнилось. Наиболее актуальным снижение заметности летательных аппаратов стало в 1950-е годы, и одна из первых попыток разработки радиопоглощающих материалов в Советском Союзе была при создании самолета М-50.

Но успеху способствуют не только эти факторы, но и дальность применения самонаводящегося оружия, а также точность





прицельного оборудования. А это одна из важнейших задач, стоящих перед промышленностью и, судя по сообщениям из Сирии, успешно решаемая.

Пока основу фронтовой бомбардировочной авиации составляют Су-24М. В 2012 году главком ВВС А. Зелин сообщил, что Министерство обороны РФ планирует полностью отказаться от этих бомбардировщиков и вместо них приобрести 120 Су-34, из которых, как следует из сообщений средств массовой информации, будут сформированы пять эскадрилий по 24 машины в каждой. Правда, для эскадрильи это много и такая воинская часть больше напоминает авиаполк, но слова из песни не выкинешь.

Сегодня процесс обновления авиапарка фронтовой бомбардировочной авиации идет полным ходом.

Первоначально Су-34 позиционировали как истребитель-бомбардировщик Су-27ИБ, но впоследствии заказчик переквалифицировал машину во фронтовой бомбардировщик. Однако в марте 2017 года командир 277-го бомбардировочного полка полковник Александр Горин в докладе министру обороны РФ Сергею Шойгу проговорился, что *«Су-34 в сравнении со своим предшественником Су-24, ранее эксплуатировавшимся в полку, является сверхзвуковым истребителем-бомбардировщиком, предназначенным для уничтожения наземных целей против-*



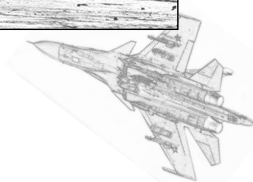
ника в тактической и оперативной глубине, сосредоточением основных усилий до 600 километров от линии боевого соприкосновения...

В отличие от Су-24 <...> Су-34 предназначен для уничтожения воздушных целей днем и ночью в различных метеоусловиях».

Все это, как и история с индивидуальными обозначениями модификаций Су-27, приводит к путанице. Поэтому пора все же разобраться: Су-34 — это фронтовой бомбардировщик или истребитель-бомбардировщик? А может быть, эта машина открывает новую страницу в истории авиастроения и представляет собой не что иное, как «летающий крейсер», и в ближайшем будущем сможет решать практически все тактические задачи, стоящие перед ВКС?

Иногда можно услышать, что единственным зарубежным аналогом фронтового бомбардировщика Су-34 считался европейский истребитель-бомбардировщик «Торнадо». Но эта машина с боевой нагрузкой чуть больше двух тонн не идет в сравнение, ни с Су-24М, ни тем более с Су-34. Другого самолета аналогичного назначения и наиболее близкого к Су-34 за границей не создано, если не считать многоцелевого самолета F-15E.

Фронтовой бомбардировщик Су-34, а также истребители Су-30М2 и Су-35С на сегодняшний день являются венцом эво-



люции Су-27. Им уготована долгая «жизнь», и даже принятие на вооружение машины последнего поколения Т-50 в ближайшие годы не сможет быстро ослабить позиции, занимаемые ими.

Пользуясь случаем, хочу обратить внимание читателя на постоянное употребление в тексте слова «вес» вместо давно общепринятого «масса». Это слово вошло в обиход инженеров в 1970-е годы в соответствии с принятой системой единиц. Оно удобно при расчетах. Однако следует заметить, что крыло и несущий винт летательных аппаратов создают подъемную силу, и противопоставлять им массу просто некорректно.

Автор в силу своих возможностей пытался не только максимально достоверно рассказать о трех боевых машинах, но и так, чтобы супостат, прочитав книгу, сделал для себя главный вывод: «Знай наших».

В книге помимо авторских использованы фото Дмитрия Гринюка, Алексея Михеева и Михаила Орлова. Однако обстоятельства сложились так, что пришлось воспользоваться трудами и других фотографов, оставшихся по не зависящим от меня причинам «за кадром». В связи с чем приношу им благодарность и при случае постараюсь исправить не зависящее от автора недоразумение.