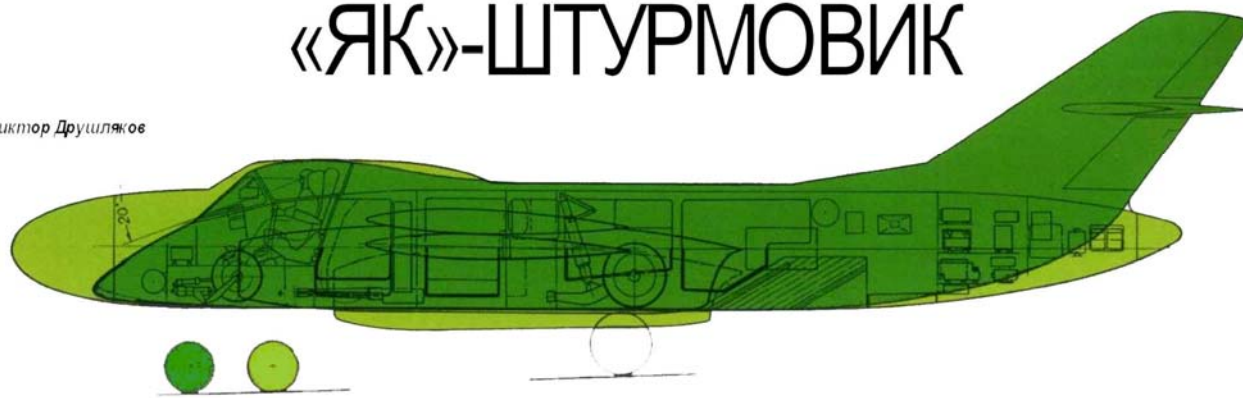


# «ЯК»-ШТУРМОВИК

Виктор Друшляков



## Малоизвестные страницы истории отечественной авиации

Непосредственная авиационная поддержка наземных войск была и остается одной из основных задач военной авиации с самого момента ее зарождения. Опыт войн и военных конфликтов, развитие авиационной техники - все это заставляло постоянно совершенствовать летательные аппараты поля боя.

После Второй мировой войны стремительное развитие реактивной авиационной техники привело к росту скоростей и высот полета самолетов. В то же время продолжавшиеся военные конфликты неизменно подтверждали необходимость наличия в составе ВВС достаточно простых и недорогих, специализированных боевых самолетов, максимально приспособленных для штурмовых действий против наземных целей. Во второй половине 1950-х гг. для решения этой задачи пытались приспособить скоростные реактивные тактические истребители. По тактико-техническим требованиям (ТТТ) возобладавших в специализированных самолетах-штурмовиков. Проведенные в СССР осенью 1967 г. крупномасштабные учения «Днепр» показали, например, что из задействованных для поддержки наземных войск сверхзвуковых МиГ-21 и Су-7, а также дозвукового МиГ-17, наилучших результатов добились летчики, летавшие именно на МиГ-17. Секрет был прост. На этом

то время взглядов на применение авиации были, в частности, разработаны и приняты на вооружение советский Су-7Б и американский F-

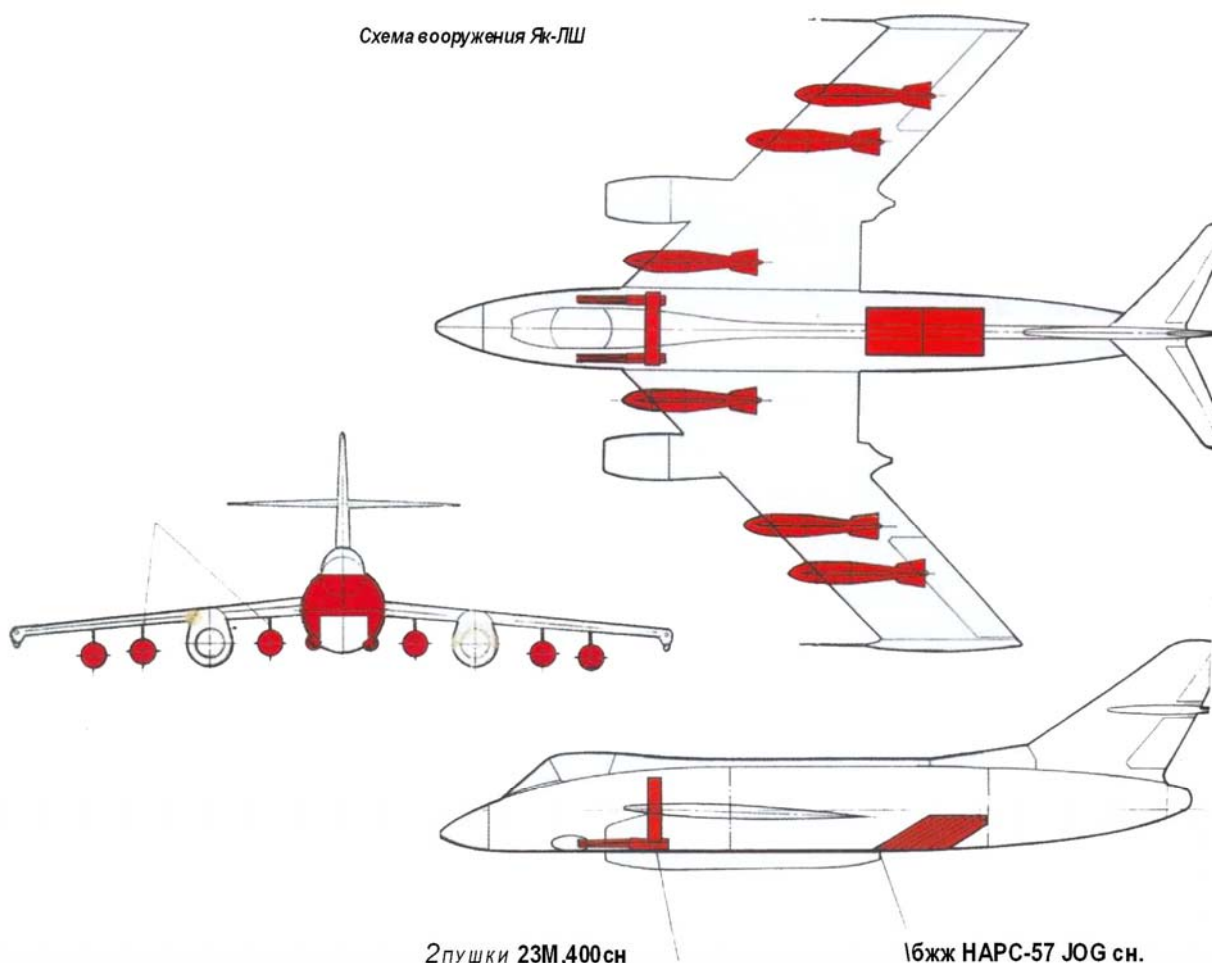
105. Казалось, что эти сверхзвуковые, высотные машины смогут успешно решать задачи нанесения ударов по наземным целям в тактической глубине, но опыт войны во Вьетнаме и на Ближнем Востоке снова заставил обратить внимание на совершенствование самолета. Обеспечивался хороший обзор из кабины, он точнее выходил на цель, успевал распознать ее и поразить с первого захода. Все это заставляло задуматься над происшедшим.

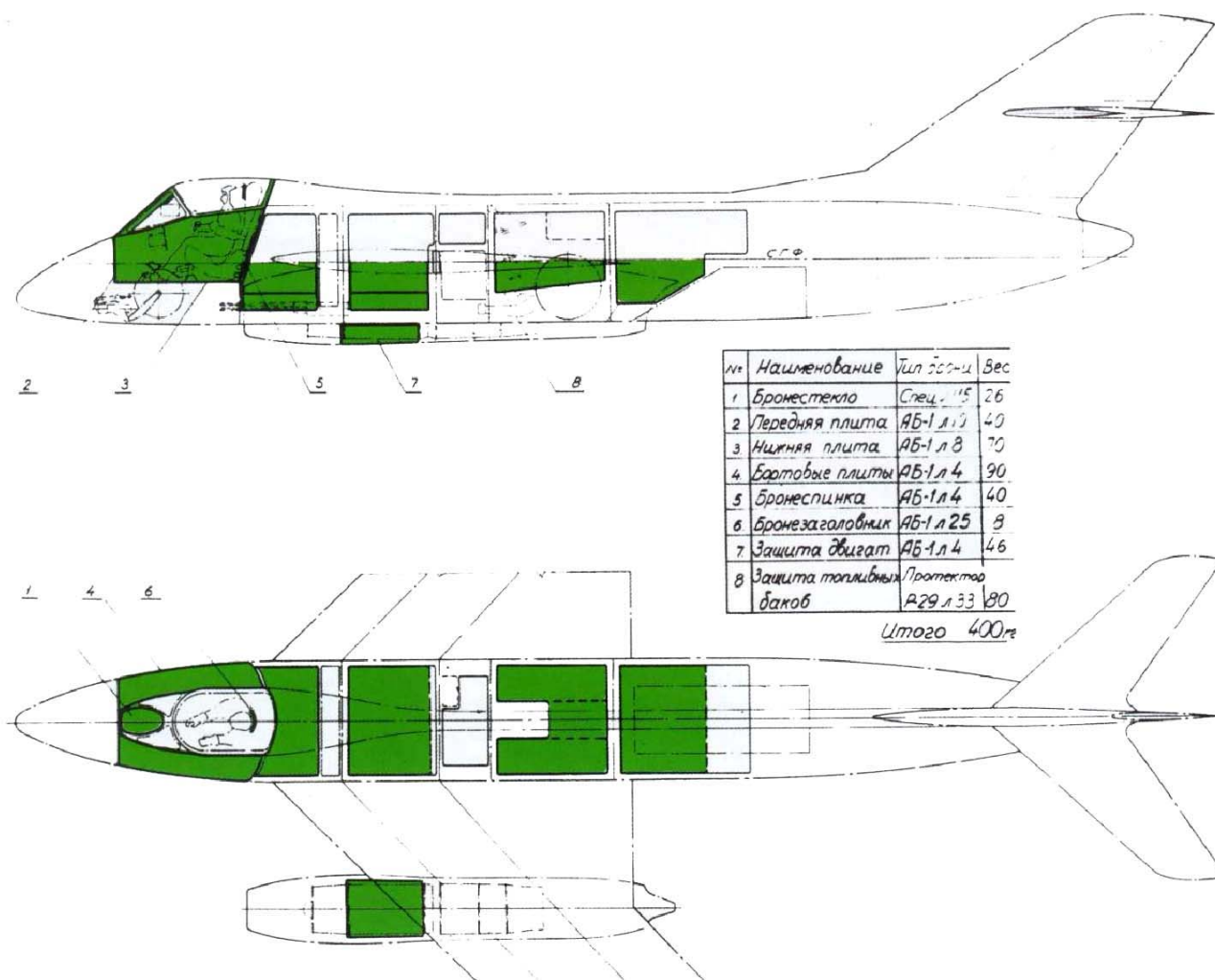
На Западе также не прекращались разработки штурмовых самолетов. Было определено, что самолет с малой скоростью и высотой действий будет более эффективным. В 1963 г. ВВС США объявили конкурс проектов самолетов для применения в условиях локальных войн по программе COIN, результатом которого стало принятие на вооружение легкого

турбовинтового боевого самолета OV-10A «Бронко». Авиация флота США с 1965 г. приступила к созданию штурмовика А-7А «Корсар», дозвуковой модификации палубного истребителя F8E «Крусейдер». Это решение было принято после углубленного рассмотрения 24 существующих и новых проектов самолетов! В 1968 г. стартовала программа АХ, приведшая к созданию штурмовика А-10А «Тандерболт» который до сих пор находится на вооружении ВВС США. В странах, имеющих развитую авиационную промышленность, создавали легкие штурмовики на базе поршневых и реактивных УТС.

Все это не осталось без внимания военного руководства СССР. В начале 1969 г. министр обороны Маршал А.А. Гречко обратился к руководству МАП

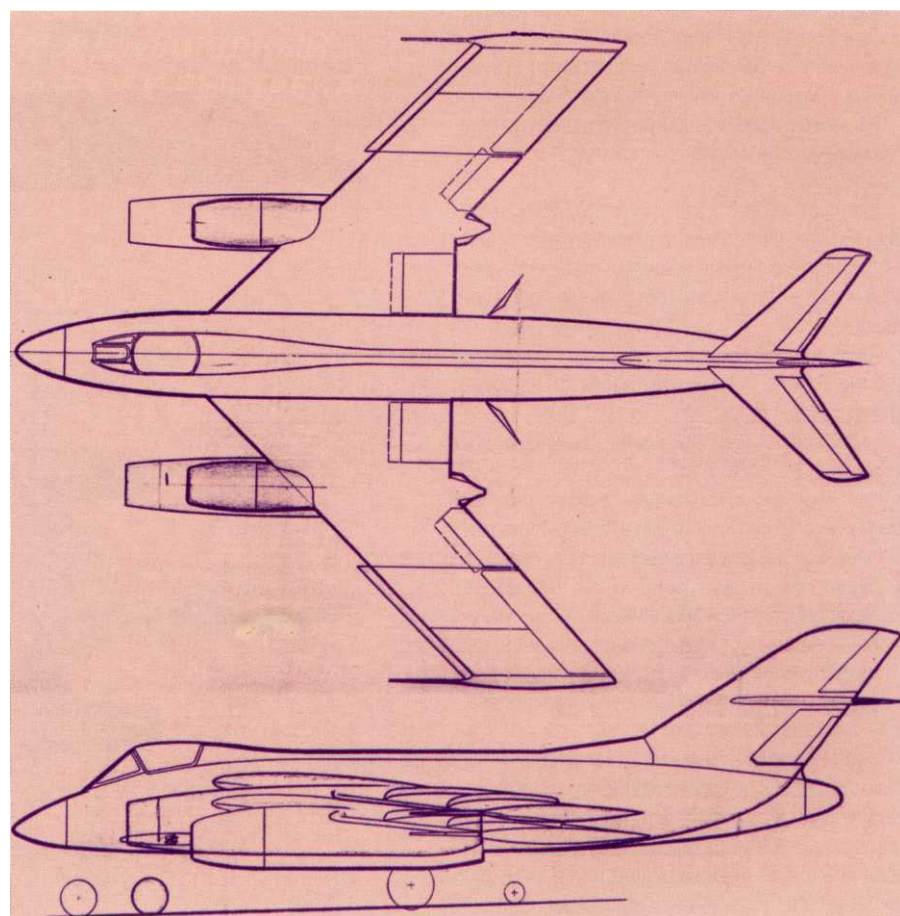
Схема вооружения Як-10А



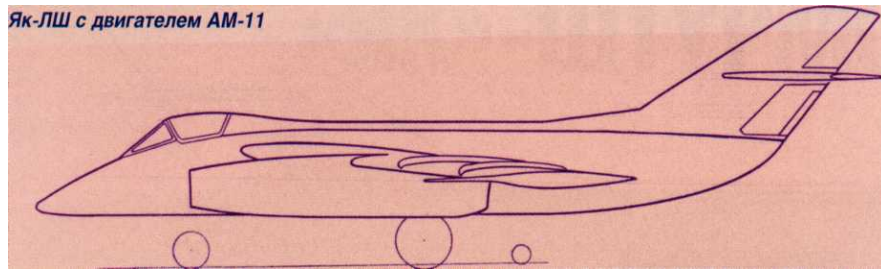


с предложением провести конкурс проектов легкого самолета-штурмовика (ЛСШ). Руководством ВВС к середине марта были сформулированы ТТТ к штурмовику, и уже в этом же месяце МАП обязало КБ СВ. Ильюшина, А.И. Микояна, П.О. Сухого и А.С. Яковлева провести на конкурсной основе разработку аванпроектов ЛСШ в соответствии с ТТТ ВВС от 19 марта 1969 г. Как известно, результатом этой работы стало появление и принятие на вооружение штурмовика Су-25 (история создания этого штурмовика очень полно раскрыта в книге И. Бедретдинова «Штурмовик Су-25 и его модификации»). Конкурсные проекты КБ Ильюшина (Ил-42) и КБ Микояна (МиГ-21ЛШ) также известны заинтересованному читателю. Вашему вниманию предлагается описание конкурсного предложения ЛСШ КБ А.С. Яковлева под названием Як-25ЛШ (или Як-ЛШ), до сих пор оставшегося практически неизвестным.

Легкий штурмовик предназначался для авиационной поддержки общевойсковых соединений путем поражения наземных объектов противника в тактической и ближайшей оперативной глубине. Основной задачей самолета должно было стать уничтожение живой силы и техники, в том числе подвижных одиночных и малоразмерных целей днем и ночью при визуальной видимости, дополнительной задачей считалось уничтожение самолетов ВТА и вертолетов на малых и средних высотах, базирование самолета могло осуществляться на грунтовых аэродромах.







В соответствии с ТТТ ВВС, в КБ Яковлева было проработано два варианта легкого фронтового штурмовика. Первый вариант предусматривал создание полностью нового самолета и двигателя для него, что потребовало бы не менее пяти лет на его постройку, испытания и освоение в серийном производстве. Второй вариант осуществлялся на базе находящегося на вооружении истребителя-перехватчика Як-25 путем переделки фюзеляжа, установки соответствующего оборудования и вооружения и мог быть создан в течение 5-6 месяцев. Перехватчик Як-25 с двумя ТРД АМ-5 по 2000 кг тяги, стреловидным крылом и велосипедным шасси показал себя в эксплуатации как исключительно надежный, безопасный самолет, простой в технике пилотирования и доступный для быстрого освоения. Схема велосипедного шасси исключала аварийную ситуацию при повреждении покрышек колес шасси, планер имел большой ресурс, силовая установка обеспечивала эксплуатацию самолета на грунтовых аэродромах, так как двигатели оснащались защитой от попадания посторонних предметов. В результате в КБ был отдан приоритет углубленной проработке именно по этому варианту.

Основные изменения при создании штурмовика на базе Як-25 заключались в следующем:

- носовая часть фюзеляжа переделывалась для обеспечения обзора вперед-вниз 20 град.;
- комплекс оборудования перехватчика заменялся комплексом оборудования штурмовика;
- все жизненно важные части самолета (кабина пилота, двигатели, часть оборудования) бронировались;
- топливные баки надежно протезировались;
- в качестве стационарного оружия устанавливались две пушки ГШ-23 с боекомплектом 400 снарядов и фюзеляжный блок реактивных снарядов АРС-57 или КАРС-57 на 100 шт., а под крылом монтировались шесть пилонов для внешней подвески различного вооружения;
- катапультируемое кресло обеспечивало спасение летчика на всех режимах полета, включая взлет и посадку.

Боевая нагрузка Як-25ЛШ составляла: нормальная - 1500 кг,

максимальная - 3000 кг. Ассортимент бомбового вооружения включал в себя бомбы калибра 50,100,250 и 500 кг всех типов. На шести подкрыльевых пилонах могло размещаться до четырех подвесных контейнеров с пушками ГШ-23 и боекомплектом (по

250 снарядов). Управляемое оружие включало до четырех ракет Х-23 и Р-3С, неуправляемое - до шести НАР С-24 и С-25. Интересным было решение размещения фюзеляжного 100-снарядного блока НАР, который был установлен за основной нишей шасси и мог опускаться вниз для перезарядки или замены снаряженным. Стволы блока имели угол установки для стрельбы вперед-вниз под углом 45 град., т.е. пуск ракет при штурмовке наземных целей мог производиться в горизонтальном полете, что в свою очередь повышало выживаемость самолета на малых высотах.

По мере проработки проекта самолет претерпевал изменения: крыло стало высокорасположенным, увеличивалась его площадь, совершенствовалась механизация с целью улучшения взлетно-посадочных характеристик Як-25ЛШ. Прорабатывалась установка более мощных двигателей РД-9Ф и

АМ-11.

К концу декабря 1971 г. первоначальный вид штурмовика сильно преобразился.

Практически осталась неизменной только велосипедная схема шасси. Самолет под названием Як-ЛШ-2 имел фюзеляж, удлиненный на 500 мм, благодаря чему увеличился объем топлива. Высокрасположенный на киле стабилизатор переместился на фюзеляж, его форма в плане и площадь увеличились. Было разработано полностью новое высокорасположенное крыло большей площади с отклоняемыми носками и мощной механизацией. Стреловидность крыла по передней кромке стала меньше и составила 35 град, вместо 45 град, в исходном варианте. Все это значительно улучшило аэродинамику самолета, повысило его маневренность, появилась возможность увеличения веса боевой нагрузки. Планировалась установка более совершенного прицельного оборудования, включая лазерный дальномер ФОН-1400.

При рассмотрении проектов ЛШ, представленных конкурсантами, обобщенным заключением ВВС предложения КБ СВ. Ильюшина, А.И. Микояна и А.С. Яковлева отклонялись. Победителем стал проект КБ П.О. Сухого -будущий Су-25.

Но работа специалистов КБ А.С. Яковлева над проектом штурмовика не пропала даром. Его качествами (правда, уже на новом технологическом уровне) обладает учебно-боевой самолет Як-130, проходящий в настоящее время государственные испытания в ГЛИЦ им. В.П. Чкалова по применению вооружения и строящийся серийно для российских ВВС.

