



Вадим Абидин

ОРЛИНЫЙ ГЛАЗ ФЛОТА

САМОЛЕТ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ДОЗОРА И НАВЕДЕНИЯ ЯК-443

Разработка корабельного самолета радиолокационного дозора и наведения (РЛДН) Як-44Э неразрывно связана с созданием отечественных авианесущих кораблей и постоянным ростом важности информационного обеспечения боевых действий корабельной авиации, особенно на большом удалении от береговых аэродромов.

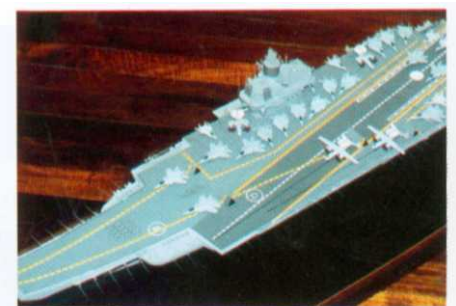
Как известно, при формировании и развитии концепций создания и боевого применения авианесущих кораблей в СССР, а затем в России, принимались весьма непоследовательные и противоречивые решения, которые приводили к аналогичным решениям при выработке технической политики и создании авиационной техники для этих кораблей. Непосредственными свидетелями концентрированных последствий таких решений мы стали сегодня.

Современный российский авианесущий флот состоит из единственного корабля (большую часть времени находящегося в ремонте) и двух десятков корабельных самолетов Су-33 (из которых в строю — около десяти). Но даже эти силы в составе корабельной группировки будут беспомощны при отсутствии своевременной информации о воздушном и надводном противнике, которую, как показывает мировой опыт, наиболее эффективно способен предоставить только корабельный самолет РЛДН, действующий в составе авиагруппы корабля.

Проблема информационного обеспечения боевых действий корабельных группировок решается путем установки специального радиотехнического комплекса различные платформы, в качестве которых могут рассматриваться вертолеты, самолеты, конвертопланы, аэростаты, дирижабли, беспилотные летательные аппараты, а также корабли. Наиболее эффективными платформами в настоящее время признаны самолеты. Одним из самых удачных проектов в этой области является разработанный ОКБ им. А.С.Яковлева самолет РЛДН Як-44Э. Созданию этого самолета предшествовали работы по перспективным на то время авианесущим кораблям.

В 1968 г. одновременно с проектированием противолодочного крейсера пр. 1143 (глубокая переработка противолодочного крейсера проекта 1123, «Москва» и «Ленинград») в Невском проектно-конструкторском бюро (НПКБ) начались исследования облика перспективного авианосца (проект 1160) с катапультным взлетом самолетов. Сначала в состав авиационного вооружения этого авианосца включили многоцелевые истребители с изменяемой стреловидностью крыла МиГ-23А, дозвуковые самолеты противолодочной обороны (ПЛО) П-42, корабельные сверхзвуковые ударные самолеты с изменяемой стреловидностью крыла Су-24К и палубные вертолеты Ка-252. Однако, в 1972 г. в аванпроекте авианосца появилось несколько корабельных вариантов нового фронтального истребителя Су-27. Теперь авиагруппа авианосца должна была состоять из 12 истребителей Су-27К или Су-29К (один из корабельных вариантов Су-27), 12 штурмовиков Су-28К, четырех разведчиков-целеуказателей Су-28КРЦ, шести самолетов и ПЛО 11-42, четырех самолетов 11-42 в варианте РЛДН и восьми вертолетов ПЛО Ка-252.

Дозвуковой противолодочный самолет П-42 проектировало ОКБ им. Г.М.Бериева согласно решению комиссии Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам от 5 июня 1971 г. По общей схеме П-42 был очень похож на американский палубный самолет ПЛО S-3 Viking: высокоплан с крылом умеренной стреловидности, трапециевидным классическим оперением с рулями высоты и направления и двумя ТРДД Д-36 в гондолах под крылом. Самолет должен был взлетать с корабельной катапульты и садиться с использованием аэрофинишера. Для экономии места при хранении на палубе и в ангаре авианосца консоли крыла и киль П-42 складывались. На базе основного варианта планировалась также разработка нескольких модификаций: самолета-заправщика, палубного самолета РЛДН, поисково-спасательного, транспортного. Аванпроект самолета П-42 закончили в 1972 г., а летные испытания первого опытного самолета должны были начаться в 1976 г. Первоочередным был противолодочный самолет, создание



Макет ТАКР «Ульяновск» с самолетами РЛДН Як-443 на полетной палубе. Музей Невского ПКБ.

на



варианта РЛДН откладывалось. Но без управления боевыми действиями истребители авиагруппы корабля пр. 1160 не могли эффективно обеспечивать ПВО корабельного соединения, что являлось основной задачей советского авианосца.

Весной 1976 г. на основе выполненных НПКБ проработок правительство приняло постановление о проектировании в 1976-1977 гг. и постройке к 1985 г. двух атомных

авианесущих кораблей проекта 1153, которые по концепции практически не отличались от пр. 1160, но их авиагруппы сокращали с 60-70 до 50 летательных аппаратов. В ноябре 1977 г. и от этого проекта отказались, решив с пятого корабля строить ТАКР проекта 1143 с учетом базирования на них не только СВВП типа Як-141 и вертолетов Ка-252, но и самолетов катапультного взлета Су-27К и Су-25К. Подготовленное к ноябрю 1980 г. уточненное тактико-техническое задание на разработку ТАКР проекта 1143.5 предусматривало создание корабля водоизмещением 55000 т с авиагруппой из 46 летательных аппаратов (истребители Як-141, Су-27К, МиГ-29К, самолеты РЛДН Як-44'0, вертолеты Ка-27 и Ка-27ПС). Но в апреле 1981 г. приняли решение о модернизации второго строящегося ТАКР проекта 1143.4 в направлении увеличения численности его авиагруппы до 40 летательных аппаратов и включения в ее состав, помимо СВВП Як-141 и вертолетов, истребителей Су-27К и МиГ-29К, для взлета которых в носовой части полетной палубы предусматривалось построить трамплин. Для информационного обеспечения кораблей авианосной группировки, а также для управления боевыми действиями корабельных истребителей в штатный состав авиагруппы авианесущего корабля проекта 1143.4 включили турбовинтовые самолеты РЛДН Як-44Э с хранением на верхней палубе.

Разработка самолета Як-44Э была задана ОКБ Л.С.Яковлева в 1979 г. В дальнейшем на базе самолета РЛДН планировалось создать и другие модификации, в т.ч. самолет НЛО. К ноябрю 1979 г. ОКБ А.С.Яковлева подготовило техническое предложение по самолету РЛДН с базированием на сухопутных аэродромах и на авианесущих кораблях (взлет с трамплина, посадка на аэрофинишер).

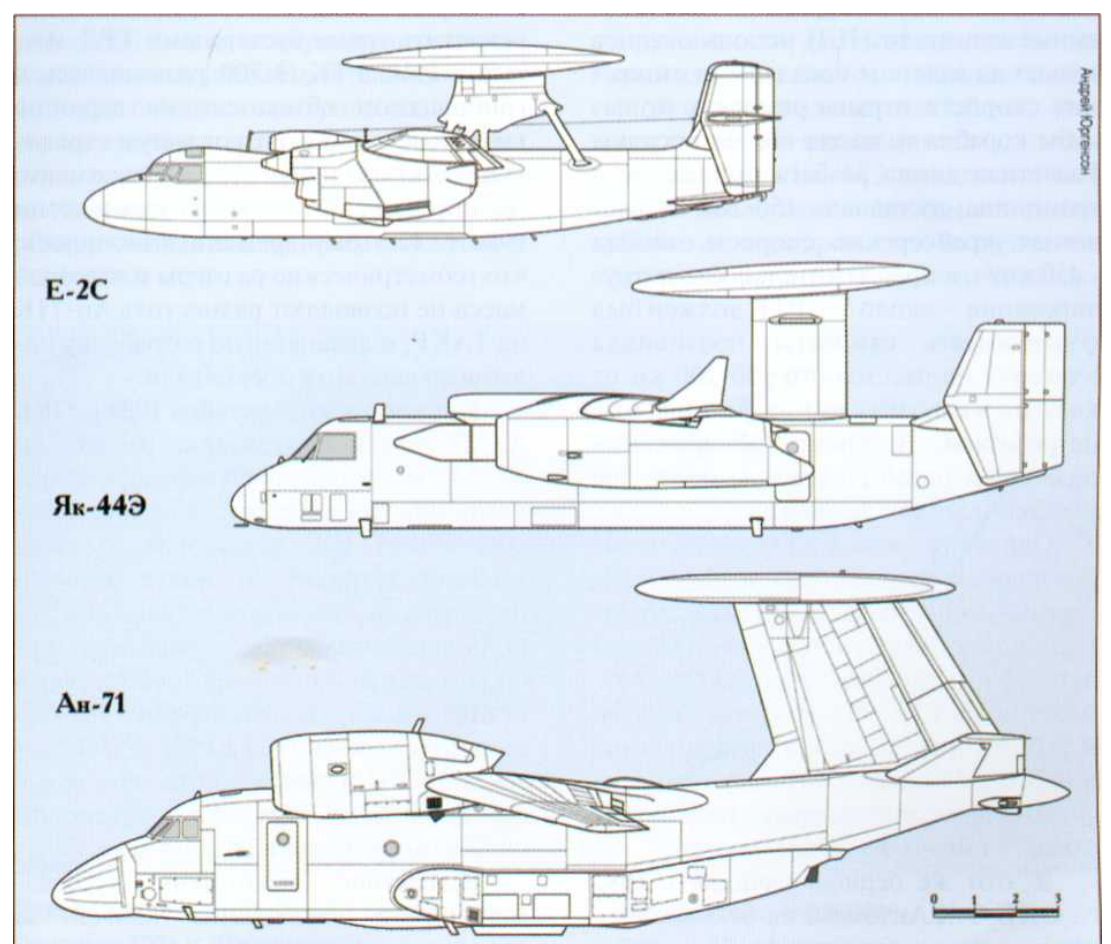
На этапе техпредложения рассматривали два альтернативных варианта радиотехнического комплекса (РТК): «Факел» (с внутрифюзеляжным размещением антенн РЛС, одной - в носовой части фюзеляжа и второй — в хвостовой) и Э-700 (с антенной обзорной РЛС во вращающемся обтекателе над фюзеляжем). В марте 1980 г. в ОКБ состоялось совещание заместителя председателя ВПК СМ СССР Н.С.Строева, главкома ВМФ С.Г.Горшкова, главкома ВВС П.С.Кутахова, министра авиационной промышленности В.А. Казакова и министра радиопромышленности П.С.Плешакова, на котором обсуждали проект Як-44. В результате одобрили варианте РТК «Факел».

Первоначально силовая установка самолета была комбинированной: два маршевых ТВД под крылом и четыре подъемных ТРД в фюзеляже. Подъемные двигатели (ПД) использовались только на взлете и посадке для снижения скорости отрыва самолета от палубы корабля и захода его на посадку. Расчетная длина разбега при взлете с трамплина составляла 150-200 м, расчетная крейсерская скорость полета - 450 км/ч, а продолжительность патрулирования - около 5 ч. РТК должен был обнаруживать самолеты противника в воздухе на расстоянии 150-200 км от корабля и наводить на них корабельные истребители. Дальность обнаружения надводных целей составляла более 300 км. Экипаж - три человека.

Однако установка в фюзеляже четырех подъемных двигателей и значительные потребные запасы топлива затрудняли компоновку систем РТК на самолете. Много проблем возникло и у разработчиков РТК «Факел», что привело к затягиванию, а затем и прекращению в марте 1983 г. работ по этому комплексу, и к серьезной задержке разработки самолета Як-44Э в целом.

В этот же период, начиная с 1982 г., ОКБ О.К.Антонова на базе военно-транспортного самолета Ан-72 разрабатывало самолет РЛДН Ан-71 для ВВС. Поэтому, для выхода из создавшейся ситуации в марте 1983 г. решили разработать альтернативный проект корабельного самолета РЛДН Ан-71 К силами ОКБ О.К.Антонова.

Для повышения тяговооруженности самолет Ан-71 дополнительно оснастили бустерным ТРД РД-38А, а палубный его вариант - Ан-71 К - предполагалось оснастить тремя бустерными ТРД. Антенна РЛС РТК Э-700 размещалась в





Бригада сотрудников ОКБ им. А.С. Яковлева и макет самолета РЛДН Як-44Э на полетной палубе ТАКР «Адмирал Кузнецов». Сентябрь 1991. г. Севастополь. Слева направо: 1-й ряд: П.П.Петров, В.П. Власов, В.И.Соловьев, А.А.Слепцов, А.Б.Абрамов, А.И.Шмыков, В.В.Мазур, В.Д.Дудник. 2-й ряд: И.Н.Грачев, А.Ф.Селезнев, В.С.Дряннов, А.К. Костров, А.Б. Красников, А.С.Демидов, С.В.Ряхов, Ю.И.Киселев, Ю.В.Сафронов, Л.Н.Леонтьев, В.Д.Федоров, А.Г.Королев, Ю.Г.Зинченко.

грибовидном обтекателе на вершине киля, имевшего отрицательную стреловидность по задней и передней кромкам. Аванпроект самолета был готов к осени 1984 г. К этому времени выяснилось, что геометрические размеры и взлетная масса не позволяют разместить Ан-71 К на ТАКР, и дальнейшую разработку палубного варианта прекратили.

В связи с этим с октября 1984 г. ОКБ А.С.Яковлева продолжило работы по Як-44Э на основе новой конструктивно-компоновочной схемы, в которой отсутствовали ПД, а высокая взлетная тяговооруженность и обдув верхней поверхности крыла для повышения его подъемной силы обеспечивались турбовинтовентиляторными двигателями (ТВВД) Д-27. Новый вариант Як-44Э должен был оснащаться РТК Э-700 с антенной РЛС в грибовидном обтекателе над фюзеляжем, как на американском палубном самолете E-2C Hawkeye.

Вследствие некоторой переразмеренности, явившейся платой за трамплинный взлет, Як-44Э имел несколько большие габариты, чем самолет катапультного взлета с теми же показателями эффективности. Однако он неплохо вписывался на палубы корабля и не требовал заметного (с точки зрения эффективности всей корабельной авиагруппы) уменьшения числа истребителей. С другой стороны, необходимо признать и положительные качества трамплинного взлета. Он, как взлетное устройство, обладал большей надежностью, особенно в характерных для боевой деятельности российского флота северных шпротах.

В декабре 1985 г. был спущен на воду «заказ Ю5» («Тбилиси», с 1990 г. - «Адмирал Кузнецов»), началась постройка второго аналогичного корабля - «зака-13 106» («Рига», а с 1990 г. «Варяг»). Предполагалось, что на этих кораблях будут базироваться по 3-4 самолета РЛДН Як-44Э.

25 ноября 1988 г. наделили атомный ТАКР проекта 1 143.7 («заказ 107», получивший при закладке название «Ульяновск») с трамплинным и катапультным взлетом самолетов. На борту «Ульяновска» должен был размещаться увеличенный парк самолетов, в т.ч. 6 самолетов РЛДН.

В сентябре 1988 г. ОКБ А.С.Яковлева подготовило аванпроект нового варианта самолета Як-44Э. По итогам его рассмотрения в январе 1989 г. было принято Постановление ЦК КПСС и СМ СССР о создании многоцелевого самолета РЛДН Як-44Э с РТК Э-700, оснащенного двумя ТВВД Д-27, и о разработке на его базе других модификаций корабельного и аэродромного базирования. Постройка опытных образцов Як-44Э и его серийное производство поручили Ташкентскому авиационному производственному объединению им. В.П.Чкалова (ТАПОиЧ). Планировалось, что Як-44Э в дальнейшем будет поставляться и в ВВС.

С июня 1989 г. в ОКБ А.С.Яковлева началось рабочее проектирование и подготовка к постройке опытных образцов Як-44Э. Изготовили полноразмерный конструктивно-технологический макет самолета и его модель в масштабе 1:5 для радиотехнических исследований.

Для летных испытаний ТВВД Д-27, а Як-44Э должен был стать первым в мире самолетом с таким типом силовой установки, была создана летающая лаборатория Як-42ЛЛ. В 1988-1991 гг. в ЦАГИ провели исследования по динамике палубного самолета Як-44РЛД и обеспечению безопасности при взлете с использованием трамплина. Со своей стороны ЛИИ успешно провел на наземном испытательном комплексе в г. Саки уникальный эксперимент по управлению предпосадочным маневрированием и посадкой группы и трех самолетов — двух МиГ-29 и одного Ан-24 (имитатор самолета Як-44Э).

В январе 1990 г. состоялась защита эскизно-технического проекта и макета самолета Як-44Э. По основным техническим характеристикам он существенно превосходил последние модификации единственного в мире американского корабельного самолета ДРЛО E-2C с катапультным взлетом. В том же году началась постройка первого летного образца. Кабину и среднюю часть фюзеляжа начали изготавливать в опытном производстве ОКБ, обтекатель антенны делали совместно с Ульяновским авиационным производственным объединением, а крыло в Улан-Удэ.

Одновременно комиссия по рассмотрению проекта самолета Як-44Э поручила ОКБ им. А.С.Яковлева совместно с другими организациями провести оценку возможности транспортировки самолета на полетной палубе и в ангаре, а также условий его размещения и обслуживания на ТАКР «Адмирал Кузнецов». Для этого обычно используется

упрощенный габаритно-весовой макет самолета. Такие макеты истребителей Як-141, МиГ-29К и Су-27К, предназначенные для базирования на ТАКР данного типа, проходили отработку на корабле еще в 1987 г. В данном случае, чтобы ускорить работы по Як-44Э, в качестве



Макет самолета РЛДН Як-44Э на полетной палубе ТАКР «Адмирал Кузнецов». Сентябрь 1991. г. Севастополь.

габаритно-весового макета решили

использовать доработанный конструктивно-технологический макет самолета.

В августе в ОКБ им. А.С.Яковлева закончили доработку этого макета, затем его разобрали, погрузили на баржу и доставили речными путями в Черное море на борт крейсера, проходившего испытания в районе Севастополя.

К этому времени ТАКР «Адмирал Кузнецов» уже прошел государственные испытания, был зачислен в состав Северного флота и, готовясь к переходу в Североморск, отрабатывал курсовые задачи. Одновременно в сентябре планировалось проведение на ТАКР государственных испытаний самолетов Су-27К, МиГ-29К и вертолета Ка-31, которые уже проходили наземную часть испытаний на аэродромах Кировское и Саки.

Поэтому оценка эксплуатационных характеристик самолета Як-44Э при базировании на борту ТАКР «Адмирал Кузнецов» проводилась в сжатые сроки в течение первой половины сентября. Проверялись возможности буксировки и швартовки самолета на полетной палубе и в ангаре, накатывания на платформу подъемника и подъема на полетную палубу, спуска в ангар и установки на штатное место, сопряжения самолета с постами технического обеспечения в ангаре и на палубе. После завершения всех работ по программе макет самолета Як-44Э совершил обратное путешествие в Москву, его собрали и установили в сборочном цехе ОКБ.

Осенью 1991 г. успешно защитили проект сухопутного варианта самолета со значительно большим временем барражирования и улучшенными характеристиками РТК.

Практически одновременно с работами по самолету РЛДН началась проработка его противолодочного варианта - Як-44ПЛЮ, закончившаяся разработкой аванпроекта. Расчетная эффективность этого самолета соответствовала заданной в ТТЗ и позволяла организовать надежную оборону от многоцелевых подводных лодок, вооруженных ПКР тина «Томагавк».

После развала Советского Союза из за сокращения финансирования дальнейшие работы по самолету Як-44Э замедлились, а в 1992 г., после прекращения постройки ТАКР «Ульяновск», были остановлены на этапе изготовления опытных самолетов для летных испытаний.

Руководителями создания самолета РЛДН Як-44Э в разное время были Л.С.Яковлев, А.А.Левинских, С.А.Яковлев и А.Н.Дондуков. С января 1991 г. руководителем темы стал главный конструктор В.А.Митькин.

Самолет РЛДН Як-44Э является одним из основных информационно-разведывательных средств авианесущего корабля и представляет собой выносной радиолокационный пост, совмещенный с воздушным пунктом управления и наведения авиации. Як-44Э обеспечивает контроль воздушного, наземного и надводного пространства, оповещение войск о действиях противника и наведение авиации на обнаруженные воздушные, наземные и надводные цели.

Силовая установка самолета состоит из двух ТВВД Д-27, разработанных Запорожским машиностроительным конструкторским бюро (ЗМКБ) «Прогресс». Оба ключевых элемента ТВВД, определяющие его высокий технологический уровень, винтовентилятор и редуктор производятся в России.

Винтовентилятор — это высоконагруженный высокооборотный сверхзвуковой воздушный винт с широкими саблевидными лопастями. Главное достоинство такого винта высокий КПД на больших околозвуковых скоростях полета, сравнимый с КРД обычных воздушных винтов на средних скоростях полета.

Попытки создания сверхзвуковых винтов предпринимались с конца 1940-х гг., но наталкивались на невозможность изготовления саблевидных лопастей требуемой прочности. Только в 1970 19Х0 гг. с появлением композиционных материалов эта проблема была решена, и ряд, ведущих двигателестроительных фирм мира приступил к разработке ТВВД. Однако завершить эту работу - и с блеском! - удалось лишь ЗМКБ «Прогресс» и Ступинскому КБ машиностроения (СКБМ).



Летающая лаборатория Як-42ЛЛ с двигателем Д-236

Выбор двигателя данного типа для самолета Як-44Э был обусловлен тем, что при достаточно высоких дозвуковых крейсерских скоростях полета он имеет значительно лучшую экономичность, чем современные ТРДД. Кроме того, как аналог турбовинтового двигателя на взлетном режиме он обеспечивает лучшие тяговые характеристики и тяговооруженность, достаточную для взлета с трамплина, а также повышение подъемной силы крыла за счет обдува. Эти качества важны также и потому, что на базе самолета Як-44Э предполагалось создать целое семейство самолетов палубного и аэродромного базирования с различными оптимальными крейсерскими скоростями, и во всем диапазоне этих скоростей двигатель Д-27 имел неоспоримые преимущества перед ТРДД

и ТВД.

Первые испытания газогенератора Д-27 проведены в 1988 г., а в 1990 г. он прошел комплекс исследований на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ и ЛИИ.

Для исследования и решения некоторых проблем, возникавших при проектировании самолетов с ТВВД (акустических и вибрационных нагрузок, уровня и спектра шумов на рабочих местах экипажа и операторов и др.), на базе самолета Як-42 №525 была создана летающая лаборатория Як-42Э-ЛЛ, оснащенная одним боковым ТВВД Д-236 (экспериментальным аналогом ТВВД Д-27 меньшей размерности).

Эта работа была важна и для разрабатывавшегося в это же время в ОКБ им. А.С.Яковлева проекта пассажирского самолета Як-46 с двумя ТВВД Д-27 (правда, с толкающими винтовентиляторами).

ТВВД Д-236 имел двухрядный тянущий винтовентилятор СВ-36 диаметром 4,2 м (аналогичный винтовентилятору СВ-27, но меньшего диаметра). Количество лопастей переднего ряда — 8, заднего — 6. Взлетная мощность ТВВД Д-436 составляла около 12000 л.с, эквивалентная тяга — 10,5-11 т.

ТВВД устанавливался на специальный правый пилон самолета Як-42Э-ЛЛ вместо одного из трех штатных двигателей Д-36. Поскольку взлетная тяга двигателя Д-36 была меньше, чем взлетная тяга двигателя Д-236, чтобы избежать недопустимого разворачивающего момента, режимы ТВВД ограничивались. На взлетном режиме его эквивалентная мощность составляла 9450 л.с, а винтовентилятора — 8600 л.с.

Разработка самолета Як-42Э-ЛЛ началась в 1987 г., и к концу года была выпущена конструкторская документация. Наземные испытания самолета (гонки двигателя Д-236, рулежки с замером вибрационных и акустических характеристик) начались в 1990 г., а первый полет состоялся 15 марта 1991 г. В июне того же года самолет Як-42Э-ЛЛ демонстрировался на авиационном салоне в Ле Бурже.

Бортовое радиоэлектронное оборудование самолета представляет собой совокупность функционально связанных информационных и информационно-управляющих систем, цифровых вычислительных средств, систем управления и индикации. Основной информационный обмен между системами осуществляется по мультиплексным каналам информационного обмена.

Пилотажно-навигационный комплекс обеспечивает непрерывное автоматическое определение текущих координат по данным инерциальных систем с коррекцией поданным радиотехнических средств ближней, дальней и спутниковой навигации, формирование и отображение пилотажно-навигационной информации о состоянии самолетных систем и параметрах силовой установки на электронно-лучевых индикаторах.

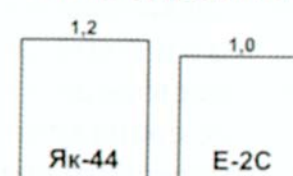
Комплексная система управления обеспечивает автоматическое самолетовождение в горизонтальной и вертикальной плоскостях по запрограммированному маршруту, автоматический заход на посадку по сигналам наземных радиотехнических средств, стабилизацию заданных значений высоты, скорости, курса, крена, тангажа.

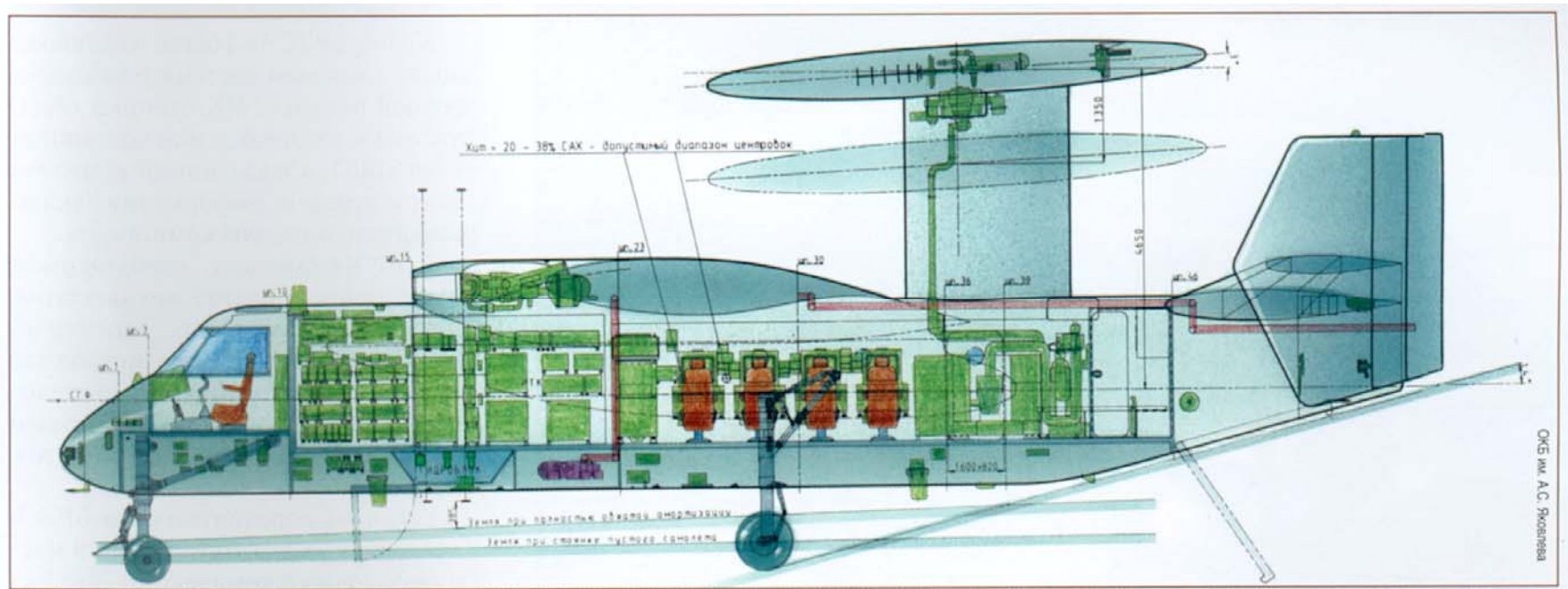
КОРАБЕЛЬНЫЙ САМОЛЕТ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ДОЗОРА И НАВЕДЕНИЯ Як-44 РЛДН

Сравнительные характеристики самолетов

Основные характеристики	Як-44	Е-2С
Взлетная масса, кг	40000	22600
Двигатели, количество и тип Тяга, кгс	2 x Д-27 12000	2 x Т-56-А-42 3400
Тяговооруженность	0,64	0,38
Скорость патрулирования, км/ч	500-650	450-500
Высота патрулирования, км	6-12	3-5
Время патрулирования на удалении 1000 км, ч	4-4,5	3,2-3,5
Дальность обнаружения воздушных целей: - типа "истребитель", км - типа "критическая ракета", км	220-246 168-195	220-230 170
Число сопровождаемых целей	120	90-120
Число истребителей: - в автоматизированном режиме - при координатной поддержке	5-8 До 40 (12-16 групп)	3-6 До 30 (8-12 групп)
Экипаж, чел.	2 + 4	2 + 3

Боевая эффективность





Компоновка самолета Як-44Э

Метеонавигационная РЛС обеспечивает индикацию информации о грозовых метеобразованиях и выдачу рекомендаций по оптимальному их облету.

Бортовая автоматизированная система контроля обеспечивает проверку работоспособности и технического состояния систем и оборудования в полете, документирование результатов контроля и передачу их по телеметрическим каналам связи на наземные станции технического базирования, контроль летно-эксплуатационных ограничений, поиск неисправностей, прогнозирование технического состояния, учет остатка ресурса систем и оборудования.

На самолете установлена электродистанционная система управления, представляющая собой комплексную аналого-цифровую систему управления самолетом и механизацией крыла с автономными рулевыми приводами, обеспечивающая полет при различных центровках самолета, связанных с разными вариантами оборудования и заправки топливом.

Фюзеляж большого диаметра позволял свободно разместить аппаратуру и операторов наведения, а также обеспечивал экипажу комфортабельные условия для работы и отдыха. Кроме рабочей кабины операторов наведения был предусмотрен отсек для отдыха одного человека, санузел и буфет. Это позволяло сохранить в течение длительного полета работоспособность экипажа на высоком уровне.

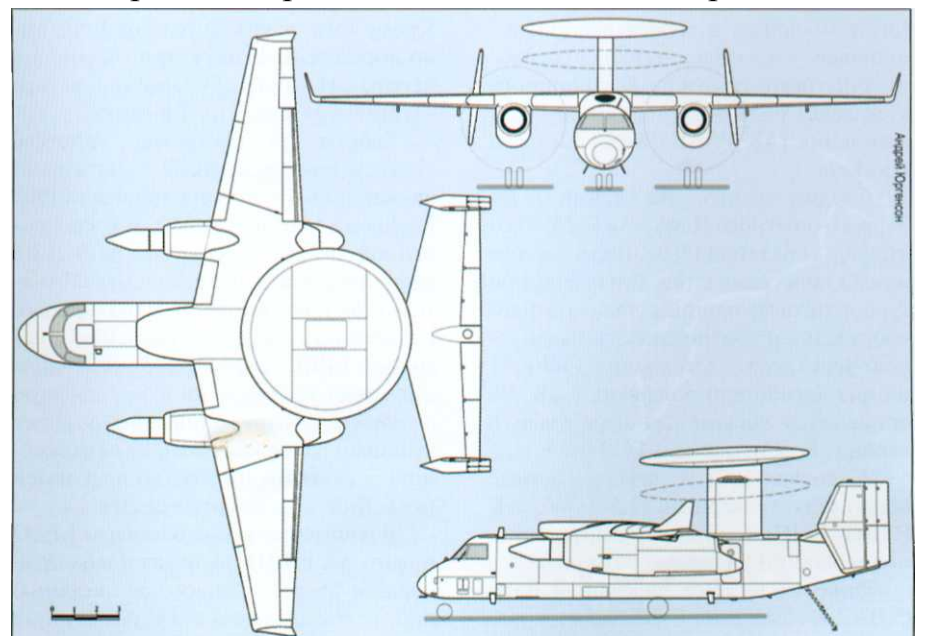
По этому поводу в книге «Авиация ВМФ России и научно-технический прогресс», изданной учеными ГосНИИАС, приводится интересный факт. Оказывается, после появления в СССР проекта самолета РЛДН Як-44Э в США были выполнены проработки, предусматривающие значительное увеличение времени полета американского аналога Як-44Э — самолета Hawkeye. Технически эта проблема решалась просто — на самолете размещались два подвесных топливных бака. Однако эти проектные проработки были прекращены: в кабине самолета Hawkeye, имевшего существенно меньший диаметр фюзеляжа, обеспечить работоспособность экипажа в течение такого времени полета, похоже, не представлялось возможным.

Самолет Як-44Э создавался в комплексе, развитие которого было ориентировано на 60 лет вперед. Было разработано шесть вариантов его использования, в т.ч. и вариант для контроля наземных и воздушных границ

России, о чем уже пелись переговоры с руководителями Федеральной пограничной службы. Самолет числился и плане работ ОКБ вплоть до 1994 г. и единственное, что сдерживало дальнейшую разработку, - отсутствие финансирования.

Перед МАКС-95 многие средства массовой информации сообщили о предстоящей публичной демонстрации новейших разработок России, в том числе и Як-44Э. Однако в Министерстве обороны России, как писала пресса, сочли демонстрацию самолета с заложенным в нем уникальным потенциалом явно преждевременной. Возможность его экспорта в связи с большими затратами (инвестициями) на НИОКР казалась им в то время несколько сомнительной, а раскрывать все его характеристики было не в интересах России. Таким образом, решение Министерства обороны как бы наглядно показывало, что России есть, что скрывать и есть чем гордиться в области самолетостроения.

Следует отметить, что частично задачи корабельного самолета РЛДН мог решать (и в дальнейшем был вынужден это делать) корабельный вертолет Ка-252РЛД (Ка-31), создававшийся на базе корабельного транспортно-боевого вертолета Ка-252ТБ (Ка-29). Однако его функциональные возможности были серьезно ограничены. Хотя он и обеспечивал наблюдение за надводными кораблями, целеуказание корабельному ракетному оружию, обнаружение



Общий вид самолета Як-44Э

и сопровождение низколетящих самолетов, вертолетов и крылатых ракет, но не мог решать важнейшую для палубной авиации задачу наведения истребителей на воздушные цели. Более того, характеристики его РТК по дальности обнаружения и количеству сопровождаемых целей не шли ни в какое сравнение с характеристиками РТК самолета Як-44Э, да и по ключевым летно-техническим характеристикам (крейсерской скорости, времени дежурства на заданном удалении) вертолеты всегда значительно проигрывают самолетам.

Давно известно, что эффективное применение корабельных истребителей можно обеспечить только при наличии на борту ТАКР самолетов РЛДН, К сожалению, в 1942 г. Министерством обороны РФ было принято другое, явно недальновидное решение, и финансирование разработки самолета Як-44Э было остановлено. Это решение пока не пересмотрено, хотя ТАКР «Адмирал Кузнецов» продолжает нести службу, и планируется постройка новых авианосцев. Поэтому, несмотря на то, что с момента прекращения работ по самолету Як-44Э прошло уже более 15 лет, он не потерял своей актуальности и остается единственным в мире самолетом РЛДН, способным эффективно действовать с авианесущих кораблей, оборудованных взлетными трамплинами, а такая способность еще долгое время будет востребованной не только для российского ВМФ.

Высокие взлетно-посадочные характеристики самолета Як-44Э и его вариантов важны также при необходимости действий с береговых аэродромов, имеющих короткие или поврежденные ВПП, особенно в регионах со слаборазвитой аэродромной сетью. Поэтому по объективным показателям самолет РЛДН Як-44Э и сто варианты до сих пор являются вполне конкурентоспособными в своем классе, как на внутреннем, так и на внешнем рынке.