**Су-100 “Сотка” (ударный ракетоносец)**

В 1961 году был объявлен конкурс на создание ударного ракетоносца для уничтожения авианосных кораблей противника. В конкурсе участвовали три конструкторских бюро: А.Н. Туполева, А.С. Яковлева и П.О. Сухого. Научно-техническим советом, в состав которого входили ведущие специалисты многих министерств и ведомств, лучшим был признан и рекомендован к дальнейшей проработке проект самолета Т-4 (более известного как “сотка”), представленный ОКБ П.0. Сухого.

Вскоре началось его эскизное проектирование. Параллельно проводились первые продувки моделей в аэродинамических трубах ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт).

В апреле 1963 года был завершен предварительный эскизный проект самолета Т-4, который затем рассмотрела комиссия ВВС. А в декабре 1963 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение о продолжении работ над проектом самолета. Приказом министра авиационной промышленности для совместной деятельности с ОКБ П.0. Сухого были привлечены отраслевые научно-исследовательские организации. В первом квартале 1964 года окончательный эскизный проект самолета был рассмотрен и одобрен комиссией ВВС и Государственным комитетом по авиационной технике.

Для обеспечения постройки и стендовых испытаний опытных экземпляров Т-4 к работе подключается Тушинский машиностроительный завод (ТМЗ) под техническим руководством ОКБ П.О.Сухого. Параллельно проводятся исследования аэродинамической компоновки будущего самолета, а также отработка его различных систем совместно с научно-исследовательскими институтами авиационной промышленности. В конструкторском бюро проектируются отсеки, агрегаты, лабораторные стенды систем “сотки”.

В 1964 году специально к показу “высоким” чиновникам строится первый полномасштабный деревянный макет с воздухозаборником - так называемым обратным клином.

Большой вклад а поиск наиболее оптимального облика самолета Т-4 внес проектный отдел ОКБ П.0. Сухого. В результате в августе 1965 года найдена новая, окончательная компоновка ракетоносца, которая прошла утверждение ЦАГИ и ЦИАМом (Центральный институт авиационного моторостроения) и принята как основная к дальнейшей работе по теме.

В это же время проводилась проверка аэродинамики “сотки” на летающих лабораториях, созданных на базе самолета Су-9, имевших обозначение - “100Л”.

Вовсю также готовились чертежи отсеков крыла и фюзеляжа, предназначенных для статических и динамических испытаний. Одновременно согласовывается с разработчиками и получает утверждение МАП (Министерство авиационной промышленности) график создания комплекса Т-4.

Уже в начале 1966 года готов эскизный проект самолета с учетом замечаний ВВС.

В этом же году вышло постановление о продолжении работ и постройке трех опытных самолетов совместно с ТМЗ. ОКБ, закончив предварительное проектирование самолета, сразу же приступило к выпуску рабочих чертежей. Одновременно начато строительство второго полноразмерного макета будущей машины; оно завершено в начале 1967 года. На ТМЗ и в ОКБ П.0. Сухого готовят стенды для испытаний агрегатов и элементов конструкции. А ЦАГИ совместно с ЛИИ (Летно-исследовательский институт) проводят испытания крыла нового самолета с острой передней кромкой на летающей лаборатории “100Л”.

В 1967 году во время летных испытаний различных систем самолета впервые использовались летающие лаборатории (ЛЛ), созданные на базе самолетов Су-7У и Ту-22: на них отрабатывались системы автоматического управления и РЛС. Продолжались также испытательные полеты на ЛЛ “100Л-1″ и “100Л-2″, на которых было выполнено соответственно 20 и 15 полетов.

В 1968 году закончен выпуск чертежей на самолеты “101″и”100С” (индекс “С” присваивался самолетам, предназначенным для прочностных статических испытаний). Параллельно запушены в производство чертежи опытного самолета “102″, с усовершенствованной конструкцией вертикального оперения, консолей крыла и гондол - с целью уменьшения трудоемкости их изготовления.

К началу 1969 года на ТМЗ уже велась сборка планеров самолетов “101″ и “100 С”, шло изготовление частей конструкции опытного самолета “102″.

В этот период проводилась большая работа по исследованию новых материалов для самолета. В частности, изучались вопросы свариваемости титановых сплавов ВТ-21 и ВТ-22 в сочетании с ВТ-20 и ОТ-4, вибропрочности и надежности сварных трубопроводов высокого давления из титановых сплавов. Усовершенствовались технологии сварки сплавов ВИЛ-3 и ВИС-2, получения и применения радиопрозрачного материала для обтекателя РЛС, а также герметиков и высокотемпературной резины.

На Тушинском машиностроительном заводе в 1970 году построены планеры самолетов “101″ “100 С”. Окончательная сборка “сто первой” машины осуществлялась в ОКБ П.0. Сухого, а статические испытания самолета - в ЦАГИ. В ЛИИ на летающих лабораториях Ту-16 и “100ЛДУ” доводились система автоматического управления двигателем (АСДУ-3 ОА) и сам двигатель РД-36-41.

К этому моменту скомплектован наземный экипаж для летных испытаний и начато его обучение.

В декабре 1971 года, после перебазирования самолета “101 ” в г. Жуковский на летно-испытательную станцию (ЛИС), в ОКБ П.0. Сухого начался монтаж самолета “102″. На ТМЗ, & свою очередь, приступили к изготовлению агрегатов уже третьей и четвертой опытных машин. Самолет ” 103″ должен был иметь более легкий и технологичный в производстве киль.

До июня 1972 года на ЛИС продолжалась доработка самолета “101″. После чего выполнили 8 рулежек, два прерванных взлета и один подлет. Рулежки проводились с целью оценки качества управления самолетом по курсу в процессе выруливания и на скорости от 20 до 290 км/ч.

22 августа 1972 года состоялся первый полет опытного ударного ракетоносца Т-4, который впервые в практике отечественного и мирового самолетостроения проводился с применением системы электродистанционного управления полетом и автомата тяги.

С этой даты начался первый этап летных испытаний самолета Т-4, который успешно завершился в июле 1973 года. Всего за это время было выполнено 9 полетов, по результатам которых была произведена оценка устойчивости самолета, систем выпуска-уборки шасси и торможения самолета в полете, работы силовой установки. Была достигнута скорость 1,3 М на высоте 10 000 м и максимальная высота 12000 м.

Полеты позволили выявить и некоторые недостатки (в частности, в гидросистеме и системе управления двигателями), которые предполагалось устранить после окончания первого этапа. Но работы по самолету “101″ постепенно начали “сворачиваться”. “Сверху” в отношении к самолету повеяло холодом. Тем не менее 22 января 1974 года “101-я” машина совершила свой десятый полет.

На этом программа создания современнейшего самолета Т-4 оказалась прерванной из-за резко отрицательного отношения к ней руководства страны и МАП. Судьба “сотки” была предрешена…