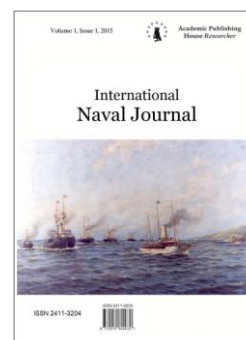


Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204
Vol. 5, Is. 1, pp. 47-52, 2015

DOI: 10.13187/inj.2015.5.47
www.ejournal37.com



UDC 94(477)"19":623.746

The Participation of Ukrainian Companies in Building the Mechanisms for Naval Aviation

Andrey I. Kharuk

Army Academy named hetman P. Sagaydachny, Ukraine
Doctor of History

Abstract

The main program for the development and production of equipment for naval aviation, carried out in Ukraine in 1910 - 1980. The author comes to the conclusion that naval aviation has never been a priority area for the Ukrainian aviation industry. However, throughout its history, the aircrafts intended for naval aviation, developed and in some cases introduced into serial production.

Keywords: naval aviation, aviation industry, airplane, seaplane.

Становление авиации и авиационной промышленности в Украине во многом связано с Одессой. В марте 1908 г. в этом городе был основан один из первых в России аэроклубов, а два года спустя при нем созданы мастерские, в которых осуществлялась сборка самолетов французских проектов. Приморское расположение города, естественно, обуславливало интерес местных авиаторов к гидросамолетам. В 1913 г. В. Хиони и В. Невдачин построили в Одессе один из первых аппаратов этого класса в Российской империи. Конструкция не была полностью оригинальной – машина представляла собой биплан "Фарман" IV, установленный на поплавки собственной разработки. В течение некоторого времени этот летательный аппарат использовался для рекламных полетов над Одессой [1, с. 14].

В дальнейшем мастерские одесского аэроклуба его председателем Артуром Анатрой (банкиром и авиатором-спортсменом) были реорганизованы в авиазавод. Крупные военные заказы, полученные предприятием после начала Первой мировой войны, вывели завод на третье место среди самолетостроительных предприятий Российской империи. Однако основу его производственной программы составляли почти исключительно сухопутные самолеты. Можно отметить лишь две попытки Анатры заинтересовать своими изделиями Морское ведомство. Первая относится к 1916 г. 15 января (по ст. стилю) Авиационный комитет Черноморского флота издал требования к самолету, предназначенному для эксплуатации с палуб авианосцев. Двухместный самолет должен был оборудоваться мотором "Гном-Моносупап" мощностью 100 л.с. и поднимать в воздух 300 кг нагрузки. А. Анатра вызвался построить такой самолет и для уточнения посетил Севастополь, но дальнейшего развития работы по палубному самолету не получили [2, с. 8-12].

В 1917 г. на заводе Анатры испытывали двухмоторный самолет "Анадва" – аппарат оригинальной схемы, представляющий собой два фюзеляжа одномоторных разведчиков "Ана-саль", соединенные общей бипланной коробкой. Такая машина уже к моменту своего появления являлась морально устаревшей и не отвечала требованиям времени. Военное ведом-

ство затягивало с оформлением заказа на неё, поэтому фирма попыталась заинтересовать новым изделием моряков. Летом 1917 г. "Анадву" установили на поплавковое шасси, но 11 августа (по ст. стилю) при попытке взлета с воды самолет потерпел аварию [1, с. 48].

В советские времена первой попыткой авиапромышленности Украины приобщиться к программам развития морской авиации стала инициатива акционерного общества "Укрвоздухопуть", основанного весной 1923 г. Это общество тесно сотрудничало с немецкой фирмой "Дорнье", купив у неё несколько пассажирских самолетов "Комет" и "Меркюри". Для обслуживания и ремонта этих аэропланов "Укрвоздухопуть" основало в Харькове авиаремонтные мастерские [3, с. 4]. Рассматривая дальнейшие перспективы развития воздушных сообщений, акционерное общество запланировало открытие линии Одесса-Стамбул. А для эксплуатации на этом направлении предусматривалось наладить в Харькове лицензионное производство двухмоторных летающих лодок "Валь" [4, с. 27]. Однако этот проект не получил одобрения со стороны советского руководства, и сотрудничество с фирмой "Дорнье" постепенно свернуло.

Ещё со времен Первой мировой войны в Бердянске в полной бездеятельности и разорении находился завод "Матиас" – бывший завод сельскохозяйственных машин, перефилированный в самолетостроительное предприятие. До 1918 г. завод так и не успел наладить полномасштабное производство, выпустив лишь несколько самолетов-разведчиков "Фарман" ХХХ. Советское руководство предприняло попытку реанимировать бердянское предприятие лишь десять лет спустя, отдав его в концессию итальянской фирме SIAI. В апреле 1928 г. в СССР для переговоров прибыл один из руководителей фирмы Л. Каппа. Он предложил наладить в Бердянске производство летающих лодок S.62 в объеме 40–50 единиц в год. Предложение было одобрено Научно-техническим комитетом Управления ВВС и Главным концессионным комитетом (Главконцесскомом). Но условия, поставленные итальянской стороне, оказались неприемлемыми: объем производства ограничивался 30 самолетами в год, а цена снижалась на 20 % по сравнению с предложением итальянской стороны. Переговоры продолжались более года. К ним подключилась фирма "Изотта-Фраскини", предложившая построить в Бердянске авиадвигательный завод. В августе 1929 г. Управление ВВС объявило о намерении ежегодно заказывать в Бердянске 40 гидросамолетов и 100 авиадвигателей. Однако жесткие условия, выдвинутые Главконцесспромом, делали затею экономически невыгодной для итальянской фирмы. В конце концов, от идеи концессии отказались, закупив партию S.62 непосредственно в Италии. Впоследствии производство таких лодок наладили по лицензии, но не в Бердянске, а в Таганроге [5, с. 29].

В 20-30-е годы одним из главных центров развития морской авиации стал Севастополь – главная база Морских сил Черного моря (Черноморского флота). Здесь было создано ремонтное предприятие гидроавиации под названием "Государственные авиационные мастерские № 2", в 1925 г. реорганизованные в ремонтный авиазавод № 45 [6, с. 160]. В 1926/27 операционном году (о.г.; в то время операционный год начинался 1 октября) завод отремонтировал 23 гидросамолета – 17 разведывательных летающих лодок "Савойя" S.16 и шесть учебных поплавковых самолетов МУ-1. [7, л. 196]. На следующий операционный год заводу было определено задание на ремонт такого количества гидросамолетов – 23 единиц (10 "Савойя", 8 МУ-1, 1 "Валь", 4 других) [7, л. 200]. Наряду с этим, завод № 45 осуществлял ремонт широкой гаммы авиационных двигателей: "Фиат" А.12 (мощностью 300 л.с.), "Лоррэн-Дитрих" (450 л.с.), БМВ IIIa (185 л.с.), "Юнкерс" L5 (310 л.с.), "Рон" (120 л.с.). Программа на 1927/28 о.г. предусматривала ремонт 68 авиадвигателей [7, лл. 210об.-213]. Постепенно производственные мощности завода возрастали. Например, в течение 1928/1929 о.г. (согласно неполным данным – без сентября 1929 г.) было отремонтировано 32 гидросамолета, а наряду с традиционными уже машинами "Савойя" S.16 (пять единиц) и МУ-1 (четыре) был налажен ремонт новых поплавковых гидросамолетов-разведчиков МР-1 (23 единицы) [8, лл. 13-202, 9, лл. 1-77].

В 1934 г. на севастопольском предприятии создали собственное конструкторское бюро – "ОМОС завода № 45" (ОМОС – "Опытное морское самолетостроение"). Костяк его коллектива составили бывшие сотрудники московского Научно-исследовательского института Гражданского воздушного флота, а возглавил его Игорь Четвериков [6, с. 161]. Первый самолет, созданный в новом конструкторском бюро, был достаточно оригинальным. Летающая лодка, обозначавшаяся аббревиатурой СПЛ ("самолет подводной лодки") отличалась

очень малыми размерами и была складывающейся. Как явствует из обозначения, гидроплан предназначался для базирования на подводной лодке (в специальном контейнере). Испытания, завершившиеся 29 августа 1935 г., дали неоднозначный результат. С одной стороны, самолет имел неплохие летные качества, малое время подготовки к полету, но с другой – недостаточные мореходные характеристики практически исключали его применение в открытом море. Устранить этот недостаток оказалось принципиально невозможно ввиду малых размеров летающей лодки, поэтому работы по СПЛ свернули. Но единственный построенный экземпляр послужил неплохой рекламой достижений советской авиапромышленности: в 1936 г. он демонстрировался на международном авиасалоне в Милане, а в 1937 г. на СПЛ установили ряд мировых рекордов [10, с. 500-501].

Ещё в Москве И. Четвериков приступил к проектированию двухмоторной летающей лодки-моноплана под моторы М-25 в тандемной надфюзеляжной установке. Проект был одобрен Главным управлением Северного морского пути (Главсевморпуть) и ему присвоили обозначение АРК-3. Постройка опытного самолета велась уже в Севастополе, на заводе № 45. Планом опытных работ на 1936-1937 гг. предусматривалась постройка двух экземпляров АРК-3 – первого для Главсевморпути и второго для Главного управления Гражданского воздушного флота. Сроки готовности самолетов определялись, соответственно, 1 февраля и 1 июля 1936 г. [11, л. 6]. На 1937 г. планировалось заказать заводу № 45 пять серийных АРК-3 [12, л. 4]. Но, как часто бывает в самолетостроении, реальность оказалась несколько отличной от планов. Первый опытный экземпляр АРК-3-1 смог выйти на испытания лишь в сентябре 1936 г. Испытания, несмотря на отдельные замечания, прошли в целом успешно. Однако 14 июля 1937 г. произошла катастрофа: при жесткой посадке мотоустановка сорвалась с креплений и упала на кабину, убив пилота. Второй экземпляр – АРК-3-2 – достроили в военном варианте, установив более мощные моторы М-25А и стрелковое вооружение. Внешение этих изменений задержало постройку самолета, которая была завершена только в мае 1938 г. Но и АРК-3-2 повторил судьбу предшественника – в одном из полетов отломалась хвостовая часть фюзеляжа, и гидроплан разбился. Дальнейшие работы над этим проектом были прекращены [10, с. 501-502].

Одновременно с проектированием АРК-3, Четвериков занимался военной двухмоторной летающей лодкой – морского дальнего разведчика МДР. У этой машины, в отличие от АРК-3, двигатели располагались на крыле. Эскизный проект МДР был готов к маю 1935 г., но его реализацию пришлось отложить ввиду загруженности конструкторского бюро работами по АРК-3 [13, л. 144]. Но в 1937 г. работы по проекту, теперь именуемому МДР-6, возобновили. В начале 1939 г. начались испытания опытного экземпляра с моторами М-63, а в июле того же года он успешно прошел войсковые испытания. Однако скромные производственные возможности завода № 45 не позволяли развернуть серийный выпуск новых самолетов. Производство МДР-6 передали на завод № 31 в г. Таганрог, туда же перевели и конструкторское бюро И. Четверикова [14, с. 16-18]. Севастопольское предприятие вновь стало чисто ремонтным.

В период после Второй мировой войны в Украине формируется достаточно развитой авиапромышленный комплекс, являвшийся составной частью общесоюзного. Его основу составили два самолетостроительных завода – в Киеве и Харькове, а также авиадвигательный в Запорожье. Наряду с этими производственными предприятиями, функционировали и два конструкторских бюро – по проектированию самолетов, основанное в Киеве О. Антоновым, и по созданию авиационных двигателей в Запорожье, у истоков которого стоял А. Ивченко. В течение 50-80-х годов формируется специализация украинской авиапромышленности в рамках общесоюзного комплекса. В частности, КБ О. Антонова занималось проектированием военно-транспортных самолетов всех классов, а также пассажирских самолетов для местных воздушных линий. Серийное производство большинства этих машин осуществлялось за пределами Украины, а в ряде случаев – и за пределами СССР (в Польше и Китае). Первым серийным самолетом, спроектированным этим коллективом, стал одномоторный многоцелевой вариант Ан-2. Среди его многочисленных вариантов были морские модификации. В частности, в 1950-1951 гг. был разработан поплавковый вариант Ан-2В. После успешных испытаний эту машину внедрили в серийное производство на Киевском авиазаводе, а затем и в Польше, где выпускали под обозначением Ан-2М. В 1962 г. на основе Ан-2В разработали лесопожарный вариант Ан-2ЛП. Такая машина при разбеге по водной поверхности набира-

ла в каждый из двух поплавков 630 л воды, затем сбрасывая её на огонь. Изготовили серию из десяти Ан-2ЛП. Наконец, ещё одна оригинальная модификация Ан-2, не получившая отдельного обозначения, была создана по заказу военных моряков. Она предназначалась для радиоуправления катерами-мишенями [15, с. 16-17].

В последующие десятилетия на базе почти каждого типа транспортных самолетов, созданных в Киеве, разрабатывались специализированные варианты для применения над морем. В частности, в середине 50-х гг. в КБ О. Антонова разработали первый турбовинтовой средний военно-транспортный самолет Ан-8. Одним из его вариантов должен был стать противолодочный самолет Ан-8М, разработка которого велась в соответствии с постановлением Совета министров (СМ) СССР от 20 июня 1958 г. Самолет предполагалось оборудовать радиогидроакустической аппаратурой для обнаружения подводных лодок на глубине до 400 м, а для их поражения – вооружить глубинными бомбами. 31 июля того же года вышло ещё одно постановление Совмина, предусматривавшая создание морского поисково-спасательного самолета Ан-8ПС, приспособленного для парашютного десантирования спасательных катеров, плотов и другого оборудования. Однако ввиду прекращения серийного производства Ан-8 оба морских варианта этого самолета так и остались на бумаге [16, с. 43-44]. Дальнейшее развитие концепция морского спасательного самолета получила с применением базы более тяжелого, четырехмоторного, военно-транспортного самолета Ан-12. Соответствующая модификация получила обозначение Ан-12ПС. Такой самолет способен был десантировать парашютным способом спасательный катер типа 03473 вместе с командой спасателей из трех человек. В 1969 г. построили опытный образец Ан-12ПС, прошедший полный цикл испытаний. Однако в серийное производство он не внедрялся [17, с. 7].

Создание в 60-х гг. нового военно-транспортного самолета Ан-22 "Антей" (на момент своего появления – самого тяжелого в мире) также сопровождалось разработкой нескольких его специализированных морских вариантов. Ещё в ходе проектирования Ан-22, кроме обычного варианта сухопутного базирования, разрабатывался его амфибийная модификация, способная действовать как с сухопутных аэродромов, так и с водной поверхности. Но для практической реализации выбрали чисто наземный вариант – как более простой. На его базе в соответствии с постановлением СМ СССР от 23 октября 1965 г. разрабатывался противолодочный самолет сверхдальнего действия Ан-22ПЛО, снабженный ядерной силовой установкой. Но и эта модификация осталась лишь в проекте [18, с. 19-20].

В 1980-е годы морские модификации разрабатывались в КБ О. Антонова в основном на базе легких военно-транспортных самолетов. В частности, двухмоторный турбовинтовой самолет Ан-26 стал основой для варианта Ан-26РЛ, предназначавшегося для разведки ледового покрова, поиска рыбы и морского зверя, а также патрулирования 200-мильной исключительной экономической зоны. Машину оборудовали рабочими местами для наблюдателей, установили аэрофотоаппарат и комплекс специального оборудования, разработанный Ленинградским НИИ радиоэлектроники. С 1987 г. Киевский авиазавод изготовил шесть самолетов Ан-26РЛ [19, с. 13]. Несколько более распространенным стал патрульный вариант двухмоторного турбовентиляторного транспортного самолета Ан-72, известный под обозначением Ан-72П. Он создавался для Пограничных войск КГБ СССР и предназначался для охраны морских границ и патрулирования 200-мильной экономической зоны. Штатное бортовое оборудование самолета дополнили системой спутниковой навигации, несколькими аэрофотоаппаратами, а также оптико-телевизионным комплексом, способным обнаруживать корабли и суда на большом расстоянии даже в условиях плохой видимости. При этом частично сохранялись транспортные возможности базового самолета. Получил Ан-72П и вооружение – контейнер с 23-мм двустольной пушкой на пилоне с правого борта фюзеляжа, а также два блока неуправляемых ракет на подкрыльевых пилонах.

Опытный образец Ан-72П вышел на испытания 29 ноября 1984 г., а в апреле 1990 г. начался выпуск серийных самолетов на авиазаводах Харькова и Омска. Машины, изготовленные до распада СССР, поступали, главным образом, на Дальний Восток [20, с. 9-10]. А в ноябре 1996 г. Ан-72П приняли на вооружение пограничной службы Украины [20, с. 25].

Подводя итоги нашей разведки, отметим, что морская авиация никогда не являлась приоритетной областью для украинской авиапромышленности. Однако на всем протяжении её истории самолеты, предназначенные для морской авиации, разрабатывались и в ряде случаев – внедрялись в серийное производство.

Примечания:

1. Петров Г.Ф. Гидросамолеты и экранопланы России. 1910-1999. М.: Русавиа, 2000. 248 с.
2. Александров А.О. Самолеты отечественной конструкции. СПб.: Цитадель, 1996. 136 с.
3. Нестеров А.Ф., Савин В.С., Сovenko А.К. 75 лет Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию. Киев: ИЦ АэроХобби, 2001. 40 с.
4. Котельников В.Р. Летающая лодка Дорнье Валь. СПб.: Гангут, 1995. 40 с.
5. Харук А. Адаменко, Матиас и другие... Малоизвестные страницы отечественной авиационной промышленности. Завод Матиас // Авиация и время. 2006. № 6. С. 28-29.
6. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: Основа, 1995. 264 с.
7. Российский государственный архив экономики (РГАЭ), ф. 8367, оп. 1, д. 21.
8. РГАЭ, ф. 8367, оп. 1, д. 69.
9. РГАЭ, ф. 8367, оп. 1, д. 70.
10. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М.: Машиностроение, 1978. 576 с.
11. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), ф. 8418, оп. 11, д. 65.
12. ГАРФ, ф. 8418, оп. 11, д. 103.
13. ГАРФ, ф. 8418, оп. 10, д. 55.
14. Маслов М. Повесть о морском дальнем разведчике Че-2 // Мир авиации. 1997. № 1. С. 15-22.
15. Заярин В., Удалов К. Летающий везде, где есть небо // Авиация и время. 2003. № 2. С. 4-24, 46.
16. История конструкций самолетов в СССР 1951-1965 гг. / Е.В. Арсеньев, Л.П. Берне, Д.А. Боев и др.; Редакторы-составители Ю.В. Засыпкин, К.Ю. Косминков. М.: Машиностроение, 2000. 824 с.
17. Сovenko А.Ю., Заярин В.М. Ан-12: портрет в зрелом возрасте // Авиация и время. 1995. № 1. С. 2-16.
18. Заярин В.М., Краснощеков А.Н. Античный герой XX века // Авиация и время. 1997. № 5. С. 4-20.
19. Заярин В. Неприхотливый трудяга // Авиация и время. 2002. № 2. С. 4-24.
20. Якубович Н.В. Транспортные самолеты Ан-72 и Ан-74. М.: М-К, 2006. 32 с.

References:

1. Petrov G.F. Gidrosamolety i jekranoplany Rossii. 1910-1999. M.: Rusavia, 2000. 248 s.
2. Aleksandrov A.O. Samolety otechestvennoj konstrukcii. SPb.: Citadel', 1996. 136 s.
3. Nesterov A.F., Savin V.S., Sovenko A.K. 75 let Har'kovskomu gosudarstvennomu aviacionnomu proizvodstvennomu predpriyatiju. Kiev: IC AjeroHobbi, 2001. 40 s.
4. Kotel'nikov V.R. Letajushhaja lodka Dorn'e Val'. SPb.: Gangut, 1995. 40 s.
5. Haruk A. Adamenko, Matias i drugie... Maloizvestnye stranicy otechestvennoj aviacionnoj promyshlennosti. Zavod Matias // Aviacija i vremja. 2006. № 6. S. 28-29.
6. Savin V.S. Aviacija v Ukraine. Oчерki istorii. Har'kov: Osnova, 1995. 264 s.
7. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv jekonomiki (RGAJe), f. 8367, op. 1, d. 21.
8. RGAJe, f. 8367, op. 1, d. 69.
9. RGAJe, f. 8367, op. 1, d. 70.
10. Shavrov V.B. Istorija konstrukcij samoletov v SSSR do 1938 goda. M.: Mashino-stroenie, 1978. 576 s.
11. Gosudarstvennyj arhiv Rossijskoj Federacii (GARF), f. 8418, op. 11, d. 65.
12. GARF, f. 8418, op. 11, d. 103.
13. GARF, f. 8418, op. 10, d. 55.
14. Maslov M. Povest' o morskome dal'nem razvedchike Che-2 // Mir aviacii. 1997. № 1. S. 15-22.
15. Zajarin V., Udalov K. Letajushhij vezde, gde est' nebo // Aviacija i vremja. 2003. № 2. S. 4-24, 46.

16. Istorija konstrukcij samoletov v SSSR 1951-1965 gg. / E.V. Arsen'ev, L.P. Berne, D.A. Boev i dr.; Redaktory-sostaviteli Ju.V. Zasyrkin, K.Ju. Kosminkov. M.: Mashinostroenie, 2000. 824 s.
17. Sovenko A.Ju., Zajarin V.M. An-12: portret v zreлом vozraste // Aviacija i vremja. 1995. № 1. S. 2-16.
18. Zajarin V.M., Krasnoshhekov A.N. Antichnyj geroj HH veka // Aviacija i vremja. 1997. № 5. S. 4-20.
19. Zajarin V. Neprihotlivyj trudjaga // Aviacija i vremja. 2002. № 2. S. 4-24.
20. Jakubovich N.V. Transportnye samolety An-72 i An-74. M.: M-K, 2006. 32 s.

УДК 94(477)"19":623.746

Участие украинских предприятий в создании техники для морской авиации

Андрей Иванович Харук

Академия сухопутных войск имени гетмана Петра Сагайдачного, Украина
Доктор исторических наук

Аннотация. Рассмотрены основные программы по разработке и производству техники для морской авиации, осуществлявшиеся в Украине в 1910–1980-е годы. Автор приходит к выводу, что морская авиация никогда не являлась приоритетной областью для украинской авиапромышленности. Однако на всем протяжении её истории самолеты, предназначенные для морской авиации, разрабатывались и в ряде случаев – внедрялись в серийное производство.

Ключевые слова: морская авиация, авиационная промышленность, самолет, гидро-самолет.