

ІСТОРІЯ ПРОЕКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА В УКРАЇНІ ЛІТАКІВ ДЛЯ МОРСЬКОЇ АВІАЦІЇ

Розглядається історія створення на підприємствах авіаційної промисловості України літаків для морської авіації. Досліджено перші проекти у цій галузі, спроби налагодити виробництво гідролітаків у 20–30-х роках ХХ ст., а також спеціалізовані морські модифікації літаків конструкції КБ О.К. Антонова, створені в 50–90-х роках ХХ ст.

Ключові слова: морська авіація, авіаційна промисловість, літак, гідролітак, О.К. Антонов.

Постановка проблеми та її актуальність. З моменту появи літальних апаратів, важчих за повітря, численні ентузіасти задумувались над можливістю використання аеропланів над морем. Зрештою, це привело до появи спеціалізованих морських літаків (а з середини ХХ ст. – і гелікоптерів), призначених для розв’язання широкого кола військових і цивільних завдань. Не лишилась осторонь цього процесу й Україна, в якій у другому десятилітті ХХ ст. відбувається зародження авіаційної промисловості. Поступальний розвиток авіабудівних підприємств поступово вивів Україну в число провідних авіаційних держав світу. Певна увага у виробничих програмах приділялась проблемам морської авіації, однак коло питань, пов’язаних із проектуванням й виробництвом техніки для морської авіації, ще не знайшло належного відображення в історичних дослідженнях. Досить конспективно проблеми розвитку техніки для морської авіації відображено в праці В.С. Савіна “Авиация в Украине” [1]. Окремі аспекти цих проблем висвітлено в працях сучасних російських істориків Г. Петрова [2] та А. Александрова [3].

Метою статті є висвітлення історії створення та виробництва на українських підприємствах техніки для морської авіації, починаючи від перших спроб у цій галузі і до робіт, що здійснювались у другій половині ХХ ст.

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, доцент, доцент кафедри історії України та етнокомунікації, Національний університет “Львівська політехніка”, м. Львів.

© Харук А.І., 2012

Одним з перших осередків розвитку авіації в Російській імперії було місто Одеса. В березні 1908 р. тут заснували аероклуб, а за два роки при ньому створили майстерні, де велось складання літаків, здебільшого за французькими зразками. 1913 р. В. Хіоні та В. Невдачін виготовили тут один з перших в Російській імперії гідролітаків, встановивши біплан “Фарман IV” на поплавці власної конструкції. Певний час цей літальний апарат використовувався для рекламних польотів над Одесою [2, 14]. Згодом майстерні одеського аероклубу стали базою для авіазаводу “Анатра”, власником якого став банкір і авіатор-спортсмен, італієць за походженням Артур Антонович Анатра. Великі військові замовлення, пов’язані з початком Першої світової війни, привели до швидкого зростання фірми, яка вийшла на третє місце серед літакобудівних підприємств Російської імперії. Однак основу виробничої програми “Анатри” становили майже виключно сухопутні літаки. Можна згадати лише дві спроби Анатри зацікавити своїми проектами російське Морське відомство. Перша з них відноситься до 1916 р. 15 січня Авіаційний комітет Чорноморського флоту видав вимоги до літака, призначеного для експлуатації з палуб авіаносців. Двомісний літак мав обладнуватись мотором “Гном-Монсупан” потужністю 100 к.с. і піднімати в повітря 300 кг корисного навантаження. А. Анатра зголосився збудувати такий літак і для уточнення деталей відвідав Севастополь, але із незрозумілих причин подальші роботи над проектом палубного літака були згорнуті [3, 8-12]. Наступного року на заводі “Анатра” випробовували оригінальний двомоторний аероплан “Анадва”, який являв собою два фюзеляжі одномоторних розвідників “Анасалль”, з’єднані спільним центропланом. Така машина вже була морально застарілою і не відповідала вимогам часу, тож Військове відомство зволікало з оформленням замовлення на “Анадва”. За таких обставин фірма вирішила спробувати зацікавити своїм літаком військових моряків. Влітку 1917 р. “Анадву” встановили на поплавцеве шасі, але 11 серпня літак зазнав аварії при спробі старту з води [2, 48].

За радянських часів першою спробою авіаційної промисловості України долучитись до програм розвитку морської авіації стала ініціатива акціонерного товариства “Укрповітроплях”, заснованого навесні 1923 р. Це товариство

тісно співпрацювало з німецькою фірмою “Дорн’е”, в якій було придбано декілька пасажирських літаків. Для обслуговування і ремонту цих машин у Харкові “Укрповітрошлях” заснувало авіаремонтну майстерню [4, 4]. Розглядаючи подальші перспективи розвитку повітряних сполучень, керівництво товариства запланувало відкриття лінії Одеса – Стамбул. А для експлуатації на цьому напрямку передбачалось налагодити в Харкові ліцензійне виробництво двомоторних літаючих човнів “Дорн’е”, “Валь” [5, 27]. Та санкцію московського уряду на реалізацію цього проекту отримано не було, і співпрацю з фірмою “Дорн’е” поступово згорнули.

Ще з часів Першої світової війни в м. Бердянськ у півній бездіяльності й розоренні знаходився завод “Матіас” – колишній завод сільськогосподарських машин, перепрофільований у літакобудівне підприємство. До 1918 р. завод так і не розгорнув повномасштабної діяльності, встигнувши виготовити лише кілька літаків-розвідників “Фарман ХХХ”. Лише за десять років радянське керівництво зробило спробу реанімувати бердянське підприємство, віддавши його в концесію італійській фірмі SIAI. В квітні 1928 р. для переговорів до СРСР прибув один з директорів італійського концерну Л. Каппа. Він запропонував налагодити в Бердянську випуск літаючих човнів S.62 кількістю 40 – 50 виробів на рік. Пропозиція отримала схвалення Науково-технічного комітету Управління ВПС та Головного концесійного комітету (Головконцескому). Але умови, висунуті італійській стороні, виявились неприйнятними: кількість літаків обмежувалась до 30 на рік, а ціна знижувалась на 20% порівняно з італійською пропозицією. Переговори тривали понад рік. До них підключилась фірма “Ізотта-Фраскіні”, яка запропонувала збудувати в Бердянську завод з виробництва авіамоторів. В серпні 1929 р. Управління ВПС оголосило про намір замовляти в Бердянську 40 літаків і 100 моторів щороку. Та жорсткі вимоги Головконцескома робили починання з концесією економічно не вигідною для італійської сторони. Зрештою, радянська сторона придбала партію літальних човнів безпосередньо в Італії, а також купила ліцензію на їх виробництво. Але випускались S.62 не в Бердянську, а в Таганрозі [6, 29].

У 20–30-х роках ХХ ст. одним з основних осередків розвитку морської авіації став Севастополь – головна база

Чорноморського флоту. Тут була створена ремонтна база гідроавіації під назвою “Ремонтні авіаційні майстерні № 2”, яка 1925 р. була реорганізована в ремонтний авіазавод № 45 [1, 160]. У 1926/27 господарському році* (г. р.) завод відремонтував 23 гідролітаки: 17 розвідувальних літальних човнів “Савойя” S.16 і 6 навчальних поплавцевих МУ-1 [7, л. 196]. На наступний господарський рік заводу була визначена програма з ремонту гідролітаків в обсязі тих же 23 одиниць (10 – “Савойя”, 8 – МУ-1, 1 – “Валь”, 4 – інші) [7, л. 200]. Поряд із цим завод № 45 здійснював ремонти широкого спектра авіамоторів – “Фіат” А.12 (потужністю 300 к.с.), “Лоррейн-Дітріх” (450 к.с.), БМВ IIIa (185 к.с.), “Юнкерс L5” (310 к.с.), “Рон” (120 к.с.). Програма на 1927/28 г. р. передбачала ремонт 68 авіаційних двигунів [7, лл. 210 об.–213]. Поступово виробнича потужність підприємства зростала. Наприклад, за 1928/29 г. р. за неповними даними (без вересня 1929 р.) було відремонтовано 32 гідролітаки, а поряд із традиційними машинами “Савойя-16” (5 одиниць) та МУ-1 (4 одиниці) був налагоджений ремонт нових поплавцевих гідролітаків-розвідників радянського виробництва МР-1 (23 літаки) [8, лл. 13–202; 9, лл. 1–77].

1934 р. на севастопольському підприємстві створили власне дослідно-конструкторське бюро морського літакобудування – “ОМОС заводу № 45”†. Кістяк цього колективу склали колишні співробітники московського Науково-дослідного інституту Цивільного повітряного флоту, а очолив його Ігор Четверіков [1, 161]. Перший проект, реалізований в новому конструкторському бюро, був доволі оригінальним. Літальний човен, позначений аббревіатурою СПЛ (рос. – “самолет подводной лодки”) мав дуже малі розміри і складану конструкцію. Він призначався для базування у спеціальному контейнері на підводному човні. Випробування, що завершилися 29 серпня 1935 р., показали неоднозначні результати. З одного боку, літак мав непогані льотні якості, малий час підготовки до польоту, але з іншого – недостатні морехідні властивості, що утруднювало його використання у відкритому морі. Усунути останній недолік було принципово

* Тоді господарський рік починався 1 жовтня.

† ОМОС – аббревіатура російської назви “опытное морское самолетостроение”.

неможливо через малі розміри літального човна, тож роботи над СПЛ згорнули. Літак продемонстрували на Міжнародній авіаційній виставці в Мілані 1936 р., а 1937 р. на ньому встановили низку світових рекордів [10, 500-501].

Ще в Москві І. Четверіков розпочав проектування двомоторного літального човна-моноплана під два двигуни М-25 у тандемній установці над фюзеляжем. Проект отримав схвалення Головного управління Північного морського шляху (Главсевморпути) і йому надали позначення АРК-3. Будівництво дослідного літака велось вже на заводі № 45. Планом дослідних робіт на 1936–1937 рр. передбачалось виготовлення двох дослідних екземплярів АРК-3: першого – для Главсевморпути і другого – для Головного управління Цивільного повітряного флоту з готовністю відповідно 1 лютого і 1 липня 1936 р. [11, л. 6]. На 1937 р. вже було заплановано замовити заводу № 45 п'ять серійних літаків АРК-3 [12, л. 4]. Та реальність дещо відрізнялась від планів. Перший дослідний літак АРК-3-1 вийшов на випробування замість лютого лише у вересні 1936 р. Випробування, незважаючи на певні зауваження, проходили загалом успішно, однак 14 липня названого року сталася катастрофа – при жорсткій посадці мотоустановка впала на кабінку і вбила пілота. Другий екземпляр – АРК-3-2 – добудували у військовому варіанті з потужнішими двигунами М-25А і стрілецьким озброєнням. Необхідність внесення змін у конструкцію затримала готовність літака, який вийшов на випробування тільки в травні 1938 р. Однак і АРК-3-2 зазнав катастрофи – під час одного із польотів у нього відламалась хвостова частина фюзеляжу. Подальші роботи за цим проектом були припинені [10, 501–502].

Одночасно з проектуванням АРК-3 Четверіков займався створенням військового двомоторного літального човна під позначенням МДР (рос. – “морской дальний разведчик”). На відміну від АРК-3, у цього літака мотори розташовувались на крилі. Ескізний проект МДР був готовий у травні 1935 р., але реалізацію його довелось відкласти через завантаженість конструкторського бюро роботами з проектування АРК-3 [13, л. 144]. Але в 1937 р. роботи над проектом, який отримав позначення МДР-6, відновили. На початку 1939 р. почались заводські випробування дослідного зразка з моторами М-63, а в липні цього ж року літак успішно пройшов військові випробування. Та скромні виробничі потужності заводу

№ 45 не дозволяли розгорнути тут серійний випуск нових літаків. Виробництво МДР-6 передали на завод № 31 у м. Таганрог. Туди ж перевели і конструкторське бюро Четверікова, а севастопольський завод знову став виключно ремонтним підприємством [14, 16–18].

У період після Другої світової війни в Україні формується авіапромисловий комплекс, який становив складову частину загальносоюзного. Його основу склали два літакобудівних заводи – у Харкові та Києві, а також авіамоторний у Запоріжжі. Поряд з цими виробничими підприємствами на теренах України знаходились два конструкторські бюро – з проектування літаків в Києві, засноване О. Антоновим, та зі створення авіаційних двигунів в Запоріжжі, засновником якого був О. Івченко.

Упродовж 50–80-х років ХХ ст. формується спеціалізація авіаційної промисловості України в рамках загальносоюзного авіапромислового комплексу. Зокрема, КБ О. Антонова займалось проектуванням військово-транспортних літаків усіх класів, а також пасажирських літаків для місцевих повітряних ліній. Виробництво більшості цих машин здійснювалось за межами України, а в окремих випадках – і за межами СРСР (в Польщі та Китаї). Першим серійним літаком, спроектованим цим колективом, став легкий одномоторний багатопільовий біплан Ан-2. Серед його численних варіантів були й морські. В 1950–1951 рр. був спроектований варіант Ан-2 на поплавцевому шасі – Ан-2В. Після успішних випробувань він був запущений в серійне виробництво на Київському авіазаводі, а згодом – в Польщі (під позначенням Ан-2М). 1962 р. на базі Ан-2В створили лісопожежний варіант Ан-2ЛП. Така машина при розбігові по водній поверхні набирала в кожен з двох поплавців 630 л води, які згодом скидалились на вогонь. Була збудована серія з десяти Ан-2ЛП. Нарешті, ще одну оригінальну модифікацію Ан-2, яка, проте, не отримала окремого позначення, створили на замовлення військових моряків. Це був літак радіокерування катерами-мішенями [15, 16–17].

У подальші десятиліття для майже кожного типу транспортних літаків, створених в Києві, проектувались спеціалізовані варіанти для виконання специфічних завдань над морем. Зокрема, в середині 50-х років ХХ ст. в КБ О. Антонова спроектували перший турбогвинтовий середній військово-транспортний літак Ан-8. Одним із його

спеціалізованих варіантів мав стати протичовновий літак Ан-8М, розробка якого велась згідно з Постановою Ради Міністрів (РМ) СРСР від 20 червня 1958 р. Літак передбачалось обладнати радіогідроакустичною апаратурою для виявлення підводних човнів на глибині до 400 м, а для їх ураження – озброїти глибинними бомбами. 31 липня цього ж року вийшла ще одна постанова РМ СРСР, яка передбачала створення морського пошуково-рятувального літака Ан-8ПС, пристосованого для парашутного десантування рятувальних катерів, плотів та іншого обладнання. Однак через згортання виробництва Ан-8 обидва його морські варіанти так і залишились на папері [16, 43–44].

Подальшого розвитку концепція морського рятувального літака набула на базі більш важкого чотиримоторного літака Ан-12. Його модифікація отримала позначення Ан-12ПС. Такий літак здатен був десантувати з парашутом рятувальний катер типу 03473 з командою рятувальників з трьох чоловік. В 1969 р. був збудований дослідний зразок Ан-12ПС, який пройшов увесь комплекс випробувань, однак серійно не будувався [17, 7].

Створення в 60-х роках ХХ ст. нового, найважчого у світі на момент появи, військово-транспортного літака Ан-22 “Антей”, теж супроводжувалось розробкою декількох його спеціалізованих морських варіантів. Ще в ході проектування Ан-22, крім звичайного варіанта сухопутного базування, розроблявся його амфібійний варіант, здатний злітати і з сухопутних аеродромів, і з водної поверхні. Але для практичної реалізації обрали простіший, чисто наземний варіант. На його базі відповідно до постанови РМ СРСР від 26 жовтня 1965 р. розроблявся протичовновий літак наддалекої дії Ан-22ПЛЮ із ядерною силовою установкою. Та й ця модифікація лишилась тільки в проекті [18, 19–20].

У 80-х роках ХХ ст. морські модифікації проектувались КБ О. Антонова на основі переважно легких військово-транспортних літаків. Скажімо, двомоторна турбогвинтова машина Ан-26 стала основою для варіанта Ан-26 РЛ. Останній призначався для розвідки льодових покривів, пошуків риби і морського звіра, а також для патрулювання 200-мильної морської нейтральної зони. Літак обладнали робочими місцями для спостерігачів, встановили аерофотоапарат і комплекс спеціального обладнання, створений

Ленінградським НДІ радіоелектроніки. З 1987 р. Київський авіазавод виготовив шість літаків Ан-26РЛ [19, 13]. Дещо більшого поширення набув патрульний варіант двомоторного турбовентиляторного транспортного літака Ан-72, відомий під позначенням Ан-72П. Він створювався для Прикордонних військ КДБ СРСР і призначався, передусім, для охорони морських кордонів і патрулювання 200-мильної нейтральної зони. Бортове обладнання базової машини доповнили системами супутникової навігації, декількома аерофотоапаратами й оптико-телевізійним комплексом, здатним виявляти морські об'єкти на великій відстані навіть у негоду. При цьому були частково збережені транспортні можливості базової машини. Отримав Ан-72П й озброєння – контейнер з двоствольною 23-мм гарматою на пілоні з правого боку фюзеляжу, а також два блоки некерованих ракет на підкрильних пілонах.

Дослідний зразок Ан-72П вийшов на випробування 29 листопада 1984 р., а в квітні 1990 р. почався серійний випуск на підприємствах в Харкові й Омську [20, 9-10]. Виготовлені до розпаду СРСР літаки надійшли, головним чином, до прикордонної авіації Далекого Сходу. А в листопаді 1996 р. Ан-72П прийняли на озброєння прикордонного відомства України [20, 25]. Із появою в 90-х роках ХХ ст. нових транспортних літаків Ан-74 і Ан-74ТК-300, що являють собою подальший розвиток Ан-72, на їх основі були спроектовані морські патрульні модифікації – відповідно, Ан-74МП і Ан-74МП-300, та через відсутність замовлень їх випуск досі не здійснюється [20, 20].

Висновки. Морська авіація ніколи не була домінуючим напрямком розвитку української авіаційної промисловості. Проте фактично з моменту зародження цієї галузі в Україні вживались заходи щодо створення техніки для морської авіації. В роки Першої світової війни це були проекти й дослідні літаки фірми “Анатра”, у міжвоєнний період – гідролітаки, які проектувались під керівництвом І. Четверікова, у 50–90-ті роки ХХ ст. – морські (патрульні та рятувальні) модифікації транспортних літаків конструкції КБ О. Антонова. Поряд із тим докладне вивчення історії проектування та виробництва вказаних літаків потребує більш глибокого аналізу архівних матеріалів, зосереджених, насамперед, у архівах Російської Федерації.

1. *Савин В.С.* Авиация в Украине. Очерки истории / В.С. Савин. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.
2. *Петров Г.Ф.* Гидросамолеты и экранопланы России. 1910–1999 / Г.Ф. Петров. – М.: Русавиа, 2000. – 248 с.
3. *Александров А.О.* Самолеты отечественной конструкции / А.О. Александров. – СПб.: Цитадель, 1996. – 136 с.
4. *Нестеров А.Ф.* 75 лет Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию / А.Ф. Нестеров, В.С. Савин, А.К. Сovenко. – К.: ИЦ АэроХобби. – 2001. – 40 с.
5. *Котельников В.Р.* Летающая лодка Дорнье Валь / В.Р. Котельников. – СПб.: Гангут, 1995. – 40 с.
6. *Харук А.* Адаменко, Матиас и другие... Малоизвестные страницы отечественной авиационной промышленности. Завод Матиас / А. Харук // Авиация и время. – 2006. – № 6. – С. 28–29.
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 / В.Б. Шавров. – 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 / М. Маслов // Мир авиации. – 1997. – № 1. – С. 15–22.
15. *Заярин В.* Летающий везде, где есть небо / В. Заярин, К. Удалов // 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. – М.: Машиностроение, 2000. – 824 с.
17. *Сovenко А.Ю.* Ан-12: портрет в зрелом возрасте / А.Ю. Сovenко, В.М. Заярин // Авиация и время. – 1995. – № 1. – С. 2–16.
18. *Заярин В.М.* Античный герой XX века / В.М. Заярин, А.Н. Краснощеков // Авиация и время. – 1997. – № 5. – С. 4–20.
19. *Заярин В.* Неприхотливый трудяга / В. Заярин // Авиация и время. – 2002. – № 2. – С. 4–24.
20. *Якубович Н.В.* Транспортные самолеты Ан-72 и Ан-74 / Н.В. Якубович. – М.: М-К, 2006. – 32 с.

Надійшла до редколегії 29.02.2012 р.

Рецензент: *С.В. Терський*, доктор історичних наук,
Національний університет “Львівська політехніка”,
м. Львів.

Харук А.И.
ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ПОСТРОЙКИ В УКРАИНЕ
САМОЛЕТОВ ДЛЯ МОРСКОЙ АВИАЦИИ

Рассмотрена история создания на предприятиях авиационной промышленности Украины самолетов для морской авиации. Исследованы первые проекты в этой отрасли, попытки наладить производство гидросамолетов в 20–30-е гг. XX в., а также специализированные морские модификации самолетов конструкции КБ О.К. Антонова, созданные в 50–90-х годы XX в.

Ключевые слова: морская авиация, авиационная промышленность, самолет, гидросамолет, О.К. Антонов.

Kharuk A.
HISTORY OF DESIGN AND CONSTRUCTION OF UKRAINE
AIRCRAFT FOR NAVAL AVIATION

The history of establishment of aircraft for naval aviation on factories of the aviation industry of Ukraine is considered. Investigated the first projects in this sector, attempts to manufacture seaplanes in the 1920–1930, as well as specialized naval aircraft design modifications of O.K. Antonov design bureau in the 1950–1990.

Key words: naval aviation, aircraft industry, airplane, seaplane, O.K. Antonov.