

СЛУЖБА ТА БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ ЛІТАКІВ «АНАДЕ» ПІД ЧАС ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Стаття присвячена історії служби літаків «Анаде», «Анаклер» та «Анасалъ» в Російському повітряному флоті у 1916-1917 рр. Розглянуто їх бойове застосування на фронтах Першої світової війни. Особлива увага звернута на Південно-Західний фронт.

Ключові слова: літак, Перша світова війна, Російський повітряний флот, авіаційний загін, «Анатра».

Постановка проблеми та її актуальність. Одеська фірма «Анатра» в роки Першої світової війни була найбільшим виробником авіаційної техніки на теренах України. Почавши свою діяльність з ліцензійного виробництва французьких аеропланів «Фарман», «Буазен» та «Моран», вона в 1916-1917 рр. розпочинає випуск літаків власної розробки «Анаде» та похідних від них «Анаклер» і «Анасалъ».

Аналіз попередніх досліджень. Історія створення вказаних машин вже висвітлювалась у публікаціях автора цієї статті [1-5], звертались до неї й деякі російські дослідники [6; 7]. Однак у вказаних працях увага зосереджується, головним чином, на історії створення цих літаків, впровадженні їх у виробництво та виконанні підприємством замовлень на такі аероплани. Питання ж бойового застосування літаків «Анаде» досі залишаються недостатньо висвітленими.

Мета та завдання дослідження. Стаття має на меті розкрити на основі аналізу як опублікованих праць, так і архівних матеріалів, основні особливості служби та бойового застосування літаків «Анаде» (і похідних від них «Анаклер» та «Анасалъ») під час Першої світової війни.

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, доцент, завідувач кафедри гуманітарних наук, Академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Харук А.І., 2014

Виклад основного матеріалу. Історія створення літака «Анаде» досить докладно висвітлена у вищезгаданих працях, тому лише коротко нагадаємо, що він являв собою двомісний одномоторний біплан, створений під керівництвом французького конструктора А. Декана на основі придбаного ще до війни проекту Р.20 німецької фірми «Авіатік». У базовому варіанті «Анаде» комплектувався мотором «Гном-Моносупап» потужністю 100 к.с., а його модифікації отримали потужніші двигуни: «Анаклер» – «Клерже» (110 або 130 к.с.), а «Анасал» – «Сальмсон» (150 к.с.). озброєння складалось з одного кулемета та кількох десятків кілограм бомб. «Анаде», як і його модифікації, за російською класифікацією належав до літаків «корпусного типу», тобто призначався для служби в корпусних авіазагонах і виконання, передусім, завдань повітряної розвідки. Дослідний зразок «Анаде» вийшов на випробування 19 грудня 1915 р.¹, а 19 травня 1916 р. почалось здавання серійних літаків замовникові – Російському імператорському повітряному флоту. До кінця червня було прийнято військовими 34 бойових літаки цього типу і один навчальний. Проте надалі темп поставок суттєво знизився. До 1 вересня 1917 р. було здано замовникові лише 148 літаків, а до кінця року ця кількість досягла 225 одиниць (з них десять навчальних) – менше третини від початкового обсягу замовлень. Однією з причин цього був «моторний голод» – 47 «Анаде» були прийняті військовими представниками без льотних випробувань через відсутність двигунів. Ще 24 літаки із вказаної кількості в липні-жовтні 1917 р. збудували з моторами «Клерже» – сім одиниць зі 110-сильними і 17 – зі 130-сильними [8, с.20].

У липні 1916 р. перші п'ять серійних літаків «Анаде» із заводськими номерами 181, 183, 185, 186 і 187 надійшли до складу 12-го корпусного авіазагону (КАЗ) Південно-Західного фронту [9, лл.123-124]. Це можна вважати початком бойової біографії машини. Та перший млинець

¹ Усі дати подані за старим стилем.

виявився глевким – новоотримані літальні апарати довелося одразу ж повернути на завод для усунення недопрацювань [9, л.309]. Експлуатація в польових умовах виявила слабкість конструкції шасі та кулеметної установки [9, л.74]. В серпні 1916 р. навіть було видано розпорядження про заборону польотів на «Анаде» до усунення недоліків [9, лл.112-113]. Але восени більшість вад вдалося усунути. Інспектор авіації Південно-Західного фронту підполковник В.М. Ткачов дав літаку таку характеристику (цит. мовою оригіналу): «Самолет «Анаде», по заявлению всех командиров отрядов, вполне удовлетворительный. Большим недостатком сейчас является только неполная тяга мотора в полете, что объясняют слабой вентиляцией в месте помещения мотора, почему возможно всасывание мотором части отработанных и уже выброшенных газов» [11, л.14]. Виправити ситуацію вдалося досить просто – збільшивши кількість вентиляційних отворів у капоті. Постачання у фронтові частини продовжилось – 26 жовтня 12-й КАЗ поповнився ще чотирма аеропланами (номери 276, 277, 278 і 422). До кінця 1916 р. чотири літаки з номерами 421, 423, 424 і 426 отримав 11-й армійський авіазагін, окремі машини надійшли в низку інших загонів [10, лл.101-110].

У жовтні 1916 р. Особлива нарада з оборони держави прийняла рішення переозброїти корпусні авіазагони літаками «Анаде». Конкурентом був французький «Фарман» XXX, але одеську машину визнали більш надійною. Та виконувалося це рішення досить повільно. В лютому 1917 р. «Анаде» частково укомплектували 16-й і 23-й корпусні авіазагони. Перший з них 7 лютого отримав з 3-го авіапарку машини із заводськими номерами 429, 439 і 480, а другий – 12 лютого – аероплани № 428, 433 і 436. Принагідно відзначимо, що для 23-го загону літак не був новинкою – перший «Анаде» (№ 460) з'явився в ньому ще в грудні 1916 р. У квітні 1917 р. одразу вісім розвідників передали 1-му Туркестанському КАЗ (№ 441, 496, 499, 501, 605, 683-685), ще п'ять літаків отримав 2-й Сибірський КАЗ (№ 676-679 і 690) і чотири – 3-й Сибірський КАЗ (№ 680-682, 691) [8, с.45].

Прогрес бойової техніки, особливо під час війни, відбувається швидкими темпами. Здавалося б ще недавно досконалі машини вже за кілька місяців ставали безнадійно застарілими. Так трапилось і з «Анаде» – 24 квітня 1917 р. він був визнаний непридатним для бойової роботи. Але нічого кращого авіаційна промисловість запропонувати не могла, і постачання «Анаде» у фронтові частини тривало. При цьому одеські машини мали й своїх ентузіастів. Одним із них був командир 11-го армійського авіазагону штабс-капітан Макаров. Намагаючись перебороти недовіру стройових льотчиків до «Анаде», він навіть вдався до своєрідної демонстрації – 31 травня 1917 р. в присутності багатьох глядачів на літакові «Анаде» виконав підряд дві «мертві петлі». Це були перші в російській авіації фігури вищого пілотажу, виконані на машині т.зв. «корпусного типу», не розрахованої на подібні еволюції [12, л.313].

Принаймні три «Анаде» знаходились на початку літа 1917 р. в 6-му Сибірському КАЗ (№ 511, 670, 672), та до 1 серпня всі вони були розбиті під час аварій і списані. В серпні в 3-й Сибірський КАЗ для компенсації втрат відправили «Анаде» з номерами 657, 662, 663, 691 і 704. 25 числа того ж місяця відбулось переозброєння 7-го Сибірського КАЗ. Цей загін отримав з заводу п'ять нових «Анаде» з номерами 629–632. Крім того, навесні-влітку 1917 р. літаки цього типу надійшли до 1-го, 3-го, 9-го, 17-го, 20-го, 28-го, 36-го і 37-го КАЗ, 2-го гвардійського авіазагону і деяких інших підрозділів. Але заплановане повне переозброєння корпусних загонів літаками «Анаде» так і не відбулось – багато з них до кінця продовжували експлуатувати літаки інших типів, здебільшого, старих. Водночас почались поставки «Анаде» до навчальних закладів – наприклад, в серпні 1917 р. одна машина цього типу була відправлена до Севастопольської авіашколи.

Влітку 1917 р. в частини почали надходити літаки «Анаклер». Першу таку машину 7 липня отримав 20-й корпусний авіазагін. До кінця року в армійські авіапарки і фронтові авіазагони надійшло 20 машин цього типу, з них

чотири одиниці зі 110-сильними моторами (№ 773, 800, 805 і 809), а решта – з більш потужними 130-сильними. Найближче з цією машиною змогли познайомитись пілоти 36-го КАЗ. 1 серпня цей загін отримав два «Анаклера» із заводськими номерами 788 і 789. 8 вересня до них приєдналися літаки № 797 і 798, а 26-го – ще два аероплани № 796 і 800. Нарешті, 23 жовтня 36-й КАЗ отримав літак № 795, який прислали на заміну машини № 788, яка загинула 15 жовтня в повітряному бою. Таким чином, у 36-му КАЗ служило загалом сім «Анаклерів». Крім того, три апарати встиг отримати 3-й армійський авіазагін (ААЗ) (№ 803, 805 і 809, надійшли відповідно 12, 26 і 30 жовтня), а ще один із заводським номером 793 з кінця серпня перебував у 4-му ААЗ. Решта «Анаклерів» до припинення бойових дій так і не встигли розподілити по загонах. Вони перебували на балансі одеського 1-го авіапарку. В квітні 1918 р. три з них (№ 806, 810 і 811) опинились на озброєнні сформованого в Одесі польського авіазагону. Та скористатись своїми «трофеями», чи хоча б вивезти їх, поляки не змогли. У березні 1919 р. ці три «Анаклери» вже перебували у складі Одеської авіашколи Української Соціалістичної Радянської Республіки [8, с. 46-48].

Останнім типом розвідника, спроектованого фірмою «Анатра» і прийнятого на озброєння Російського повітряного флоту, став «Анасаль». Всупереч поширеній думці, взяти участь в бойових діях на російсько-німецькому фронті Першої світової ця машина не встигла. До фактичного припинення бойових дій в листопаді 1917 р. у стройові авіазагони встигли передати тільки два «Анасаль». Перший з них (№ 813) 21 липня 1917 р. надійшов у 4-й армійський авіазагін, а другий (№ 815) у тому ж місяці був відправлений з заводу в 11-й ААЗ. Жодної інформації про їх бойове застосування не збереглося.

Загальна кількість «Анаде» й «Анаклерів», які брали участь у боях Першої світової війни, досягає, за нашими підрахунками, приблизно 150 машин. Воювати на них було непросто. В другій половині 1916 р. на російсько-німецькому й російсько-австрійському фронтах ворог ввів у дію винищувачі, проти

яких повільний і неповороткий «Анаде» був майже беззахисний. Слабка енергоозброєність не дозволяла цим машинам відриватись від переслідування ворожими аеропланами зі значно потужнішими моторами.

«Перший дзвінок» пролунав 17 серпня 1916 р., коли «Анаде» з 12-го КАЗ з пілотом корнетом Нікітіним і повітряним спостерігачем штабс-ротмістром Боуфалом над лінією фронту в районі Луцька зазнав атаки двох ворожих аеропланів. Апарат отримав численні пробоїни, у тому числі бензобаку, а спостерігач був поранений трьома кулями в ноги. Нікітіну все ж вдалось посадити пошкоджену машину на своїй території.

25 жовтня розвідник з того ж загону (пілот прапорщик Лагутенко, повітряний спостерігач унтер-офіцер Вайцман) був атакований ворожим літаком у районі села Полониця. На цей раз все закінчилось більш трагічно. В запеклому повітряному бою «Анаде» був збитий, пілот загинув, а спостерігач незабаром помер від отриманих ран. Слабкою втіхою міг служити той факт, що німецький льотчик дорого заплатив за свій успіх. За свідченнями полонених, він був смертельно поранений вогнем з турельного кулемета і помер за дві години після приземлення. 7 січня 1917 р. 12-й КАЗ втратив одразу два екіпажі – з чотирьох одночасно відправлених на розвідку «Анаде» повернулось тільки два. Льотчик Бондаренко зі спостерігачем Крюковим і пілот Куцко зі спостерігачем Герасимовим пропали безвісти. Доля екіпажу Куцко і Герасимова невідома досі. Ймовірно, вони зазнали катастрофи десь у безлюдній місцевості, а їх літак так і не був знайдений. А ось доля Бондаренка і Крюкова пізніше з'ясувалась – їх аероплан був підбитий і здійснив посадку на ворожій території. Авіатори потрапили до полону [8, с.52].

Екіпажі «Анаде» гинули й отримували каліцтва не лише у повітряних боях. Досить часто траплялись аварії та катастрофи, викликані погодними умовами, дефектами матчастини чи фатальними помилками пілотів. Так загинув 19 березня 1917 р. при невдалій посадці, повертаючись з розвідувального польоту, екіпаж 6-го армійського авіазагону (льотчик солдат Бочин і спостерігач штабс-капітан Циганов загинули). 4 липня того ж року в 37-му КАЗ «Анаде» розбився

при зльоті. Екіпажу пощастило – пілот корнет Горбинський і спостерігач штабс-капітан Яковлев відбулись пораненнями. А ось 13 липня за аналогічних обставин загинув пілот 7-го Сибірського КАЗ С. Шабаршин. За повідомленнями очевидців, льотчик розгубився при зльоті з аеродрому поблизу села Мясота, внаслідок чого «Анаде» з працюючим двигуном впав з висоти близько 50 м і згорів. 21 серпня 1917 р. дався взнаки заводський брак – у «Анаде» з серійним номером 433 в польоті вирвало мотораму. Пілот унтер-офіцер Філіщев зумів посадити скалічений літак поблизу с. Вейдули, врятувавши життя собі й спостерігачу – унтер-офіцерові Базилику. Але літак був повністю знищений.

Єдину повітряну перемогу на літаковій конструкції Декана отримав екіпаж «Анаклера» з 36-го КАЗ в складі пілота прапорщика Литвиненка і спостерігача Томашевського. 23 вересня 1917 р. під час розвідувального польоту вони були атаковані німецьким винищувачем. В «Анаклер» поцілило близько 30 куль, але Томашевському вдалось з турельного кулемета збити нападника. Аероплан з чорними хрестами впав на ворожу територію, а Литвиненку вдалось дотягнути машину до лінії фронту і сісти біля с. Шендерені. Під час вимушеної посадки літак отримав додаткові пошкодження, однак екіпаж уцілів. Цікаво, що цьому ж 36-му КАЗ належить і останній аероплан виробництва заводу «Анатра», який не повернувся з бойового завдання під час Першої світової війни. 15 жовтня під час розвідувального польоту ворожим винищувачем був збитий «Анаклер» пілота прапорщика Голубева і спостерігача поручика Горського. Обидва авіатори загинули [8, с.58-59].

До середини 1917 р. стало цілком зрозуміло, що «Анаде» безнадійно застарів і не може нарівні протистояти німецьким та австрійським літакам. Але виробництво цих машин тривало, а у складі фронтових авіазагонів їх залишалось досить багато. Становище, що склалось, стало предметом обговорення на Першому Всеросійському авіаз'їзді, який відкрився в Петрограді в серпні 1917 р. Делегатами з'їзду переважно були бойові авіатори, які не бажали гинути

через недосконалість техніки. Резолюція з'їзду рішуче вимагала зняти з фронту як цілком непридатні літаки «Анаде», «Лебедь-12», «Вуазен Іванова», «Фарман-27» та ще більш старі системи [6, с.11]. Рішення з'їзду як громадського органу мали рекомендаційний характер, але їх справедливість не викликала сумнівів.

Та виробництво «Анаде» зі слабкими ротативними двигунами тривало, оскільки більш потужних авіадвигунів в Росії катастрофічно не вистачало. Аж до кінця жовтня 1917 р. в 1-й і 3-й авіапарки, а звідти – у фронтові загони з заводу «Анатра» продовжували надходити машини зі 100-сильними моторами «Гном-Моносуап». Дещо покращити становище могло розширення випуску «Анаклерів» зі 130-сильними «Клерже». Такі літаки мали дещо вищі льотні дані. Але й «Клерже» були дефіцитні. Виправити ситуацію могло б масове виробництво «Анасалей» з іще потужнішими, 150-сильними, моторами «Сальмсон». Але коли завод розгортав їх повномасштабний випуск, російська армія вже розвалювалась. Відправка літаків у частини ставала все більш неритмічною, а в перші три тижні листопада 1917 р. припинилась зовсім. Тільки прибуття до Одеси представників від фронтових авіазагонів дозволило дещо активізувати відвантаження, і в останній тиждень листопада, всупереч заведеному порядку, який передбачав постачання літаків з заводу в авіапарки, а потім – в частини, безпосередньо представникам загонів було видано вісім літаків. Зокрема, по два «Анасалі» отримали 11-й армійський і 12-й корпусний авіазагони (а останній – ще й одного «Анаде»), по одному такому літаку надійшло в 6-й армійський, 3-й Сибірський і 1-й Туркестанський корпусні авіазагони [13, лл.757об., 758]. Та в боях проти німців і австрійців вони вже участі не брали. Не можна навіть із впевненістю стверджувати, що всі ці літаки взагалі вдалось вивезти з Одеси.

Висновки та перспективи подальших досліджень.

Створений на базі довоєнного проекту, літак «Анаде» почав надходити на озброєння лише в середині 1916 р. Зрозуміло, що на той час він уже далеко не повністю

відповідав вимогам часу. Незважаючи на це «Анаде» знайшов досить широке застосування у бойових діях, насамперед, на Південно-Західному фронті. Літак застосовувався, перш за все, у корпусних авіаційних загонах, де служив як розвідник. Хоч навесні 1917 р. «Анаде» визнали непридатним для фронтової служби, він продовжував воювати аж до припинення бойових дій на Східному фронті Першої світової війни. Головним недоліком «Анаде» була недостатня потужність силової установки, що суттєво обмежувало його динамічні характеристики (швидкість та швидкопідйомність) і вантажопідйомність (тобто, крім екіпажу та одного кулемета, літак міг підняти лише 25–30 кг бомб). Деяко покращились ці параметри у модифікаціях «Анаде» з більш потужними моторами – «Анаклер» і «Анасаль». Однак літаків «Анаклер» виготовили небагато, а «Анасаль» взагалі не встиг взяти участь у боях Першої світової війни.

Бойова кар'єра літаків «Анатра» не закінчилась із виходом Росії з Першої світової війни – вони брали активну участь і в боях громадянської війни. Однак ця тема потребує подальшого вивчення із залученням архівних матеріалів.

1. Харук А.І. Фірма «Анатра» та її літаки. З історії авіаційної промисловості України / А.І. Харук // Науковий вісник Волинського державного університету ім. Лесі Українки. Історичні науки. – Луцьк: 2001. – № 10. – С. 67-70.

2. Харук А.І. Виробнича і конструкторська діяльність фірми «Анатра» в галузі військової авіації (1912-1917 рр.) / А.І. Харук // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» № 584 «Держава та армія». – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2007. – С. 74-79.

3. Харук А. Авіаційна фірма «Анатра» в 1917-1918 рр. / А. Харук // Українське державотворення: проблеми і сучасність. Матеріали III-ї міжвузівської наукової конференції, присвяченої 90-й річниці з часу проголошення УНР. – Луцьк: ЛІРол Університету «Україна», 2007. – С. 86-89.

4. Харук А. Производственная деятельность фирмы «Анатра» / А. Харук // Авиация и время. – 2008. – № 1. – С. 36-39.

5. Харук А. Становление и развитие авиационной промышленности Украины накануне и в годы Первой мировой войны (на примере фирмы «Анатра») / А. Харук // Nowa polityka wschodnia. – 2013. – Nr. 1(4). – S. 230-247.

6. *Кондратьев В.* Одесские «француз» в русской авиации / В. Кондратьев, М. Хайрулин // *Авиамастер*. – 2000. – № 5. – С. 8-25.

7. *Маслов М.* Русские самолеты / М. Маслов. – М.: ООО «Издательство «Цейхгауз», 2006. – 88 с.

8. *Харук А.* «Анатра»: Літаки одеського авіабудівного підприємства / А. Харук, В. Кондратьев, М. Хайрулін. – К.: Темпора, 2008. – 80 с.

9. Российский государственный военно-исторический архив (далі – РГВИА), ф. 2008, оп. 1, д. 428.

10. РГВИА, ф. 2008, оп. 1, д. 429.

11. РГВИА, ф. 2008, оп. 2, д. 159.

12. РГВИА, ф. 369, оп. 8, д. 447.

13. РГВИА, ф. 493, оп. 11, д. 305.

Надійшла до редколегії 11.03.2014 р.

Рецензент: *Мацій Франц*, доктор габлітований, Університет імені Адама Міцкевича, м. Познань (Республіка Польща).

Харук А.И.

СЛУЖБА И БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ САМОЛЕТОВ «АНАДЕ» ВО ВРЕМЯ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена истории службы самолетов «Анаде», «Анаклер» и «Анасал» в Российском воздушном флоте в 1916-1917 гг. Рассмотрено их боевое применение на фронтах Первой мировой войны. Особое внимание обращено на Юго-Западный фронт.

Ключевые слова: самолет, Первая мировая война, Российский воздушный флот, авиационный отряд, «Анатра».

Kharuk A.

SERVICE AND COMBAT USE OF THE AIRCRAFT "ANADE" DURING THE FIRST WORLD WAR

Article is devoted to the history of the airplane «Anade», «Anakler» and «Anasal» in the Russian air force in 1916-1917. Examines their combat use in the First World War. Particular attention is drawn to the South-Western Front.

Key words: aircraft, First World War, the Russian air force, air detachment, «Anatra».