

а також протистоїть організованій злочинності і корупції, без надійної контррозвідки неможлива безпека держави, її Збройних сил.

1. Сунь-Цзы. *Трактати о военном искусстве*. – М.: ООО Изд-во АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2002. – 558 с. 2. Денисенко Г. *І сьогодні нашим пріоритетним завданням залишається, як і раніше, протидія розвідувальним службам іноземних держав // Армія України*. – 2004. – 25 березня. – № 36. – 7 с. 3. Матвєєв А. *Не допустити завдання шкоти // Робітнича газета*. – 1996. – 4 липня. – № 97. – 3 с. 4. Матвєєв А. *Військова контррозвідка на варті безпеки Збройних Сил // Народна армія*. – 1996. – 18 грудня. – № 41. – 3 с.

УДК 94(477)“195/198”:623.46.5

А.І. Харук

Національний університет “Львівська політехніка”

ВНЕСОК КОНСТРУКТОРСЬКОГО БЮРО О.К. АНТОНОВА У СТВОРЕННЯ ВІЙСЬКОВО-ТРАНСПОРТНОЇ АВІАЦІЇ

© Харук А.І., 2006

Досліджено діяльність конструкторського бюро О.К. Антонова із створення військово-транспортних літаків середнього і важкого класів в 50–80-х роках ХХ ст.

The activity of O.K. Antonov’s Design Bureau in construction of medium and heavy military transport airplanes in 50–80 years of XX century is investigated.

Провідний конструкторський колектив авіаційної галузі України – Авіаційний науково-технічний комплекс (АНТК) ім. О.К. Антонова – має досить давню історію. У його діяльності упродовж десятиліть сформувалось кілька напрямків спеціалізації, основним з яких було створення військово-транспортних літаків різної вантажопідйомності. Проте досі ця галузь діяльності антоновців залишалась поза увагою дослідників історії науки і техніки. Можна згадати, хіба що, статті В. Заяріна, А. Совенка та деяких інших авторів, опубліковані в авіаційних часописах, а також відповідний розділ у довіднику „История конструкций самолетов в СССР. 1951–1965”. Проте у цих публікаціях головна увага зосереджена на висвітленні конструктивних особливостей окремих літаків, тоді як загальні тенденції розвитку транспортної авіації часто залишались поза увагою.

У статті автор має на меті дослідити діяльність конструкторського бюро (КБ) О.К. Антонова та його наступника – АНТК ім. О.К. Антонова – у галузі створення та вдосконалення військово-транспортних літаків в 50–80-х роках ХХ ст.

На початку 50-х років у світовій авіаційній промисловості намітилась нова тенденція – створення спеціалізованих транспортних літаків із кормовими рампами, що давали змогу вантажити, перевозити і десантувати колісну і гусеничну техніку різного призначення. У цій галузі США були першими, де в фірмах „Ферчайлд” та „Локхід” створили класичні рампові транспортні літаки – поршневий С-123 „Провайдер” та турбогвинтовий С-130 „Геркулес”. Інформація про це послужила поштовхом для розгортання аналогічних робіт в СРСР – 17 червня 1953 р. таку вказівку дав тодішній міністр оборонної промисловості Д. Устінов. У цій ситуації конструкторське бюро під керівництвом О.К. Антонова (офіційна назва на той час – ГСОКБ-473, оскільки базою для конструкторського бюро був Київський авіазавод № 473; (аббревіатура розшифровувалась як „Государственное союзное опытно-конструкторское бюро”) виявилось у вигаді порівняно із іншими конструкторськими колективами, оскільки ще 1951 р. антоновці підготували ескізний проект під позначенням ДТ-5/8. Цим проектом передбачалось створення двомоторного рампового турбогвинтового транспортно-десантного літака вантажопідйомністю 8 т [1, с. 34–35]. Зважаючи на

цей досвід, саме ГСОКБ-473 постановою Ради Міністрів (РМ) СРСР № 2922–1251 від 11 грудня 1953 р. було доручено спроектувати транспортний літак із двома турбогвинтовими двигунами [2, с. 18]. Подібне завдання становило виклик молодому невеликому колективу, що мав за собою лише досвід проектування та впровадження у виробництво легкого літака Ан-2. Тому упродовж 1954 р. було вжито заходів щодо посилення кадрового потенціалу – до Києва перевели деяких інженерів з Москви, Риги, Ленінграда, Таганрога і Воронежа, а також групу випускників Харківського авіаційного інституту. Одночасно фахівці ГСОКБ-473 були скеровані на заводи Москви і Казані для ознайомлення з особливостями конструкції літаків розробки КБ С. Іллюшина та О. Туполева. Завдяки запозиченому досвіду вдалось уникнути багатьох помилок під час проектування і істотно скоротити строки створення нового літака. Уже в липні 1954 р. ескізний проект транспортного літака під шифром „П” був готовий, а 26 жовтня того ж року макет літака схвалила комісія під головуванням генерал-майора авіації В. Лебедева [2, с. 19]. Та на шляху до практичної реалізації проекту потрібно було вирішити ще багато проблем, зокрема проблеми аеродинаміки літака-високоплана, конструкції шасі, десантно-транспортного обладнання. Особливо складним було завдання забезпечення міцності хвостової частини фюзеляжу із великим вирізом під вантажний люк. Упродовж 1954–1955 рр. ці проблеми були вирішені, для чого знадобилось розробити нові методики розрахунків і провести цикли випробувань моделей майбутнього літака в масштабах 1:5 і 1:10 [3, с. 44]. Значно більше зусиль потребувало створення двигунів для нового літака. Початково передбачалось застосувати турбогвинтовий двигун ТВ-2Т, спроектований в конструкторському бюро М. Кузнецова за участю німецьких фахівців. Саме ці двигуни встановили на дослідному зразку Антоновського транспортного літака, що вперше піднявся в повітря 11 лютого 1956 р. Та під час випробувань виявилась низька надійність двигунів. У підсумку літак, що отримав позначення Ан-8, був обладнаний двигунами АІ-20Д розробки Запорізького конструкторського бюро О. Івченка (ОКБ-478). Нові двигуни були значно надійнішими порівняно з ТВ-2Т, але й менш потужними (5180 к.с. замість 6500 к.с.). Це змусило обмежити злітну масу Ан-8 з АІ-20Д до 38 тонн замість 42. Модифікований Ан-8 проходив випробування з 30 жовтня 1957 р. до 21 листопада 1958 р. [2, с. 19–20]. Ще до цього була видана постанова РМ СРСР № 373–184 від 4 квітня 1957 р. про налагодження серійного виробництва Ан-8 на Ташкентському авіазаводі. Фактично складання серійних літаків почалось ще до завершення випробувань дослідного зразка і тривало упродовж чотирьох років – до 1961 р. Загалом Ташкентський авіазавод збудував 151 серійний Ан-8. Ці літаки надійшли на озброєння чотирьох транспортних авіаційних полків ВПС СРСР [4, с. 32].

Нетривалий період серійного випуску та порівняно невелику кількість збудованих Ан-8 можна пояснити тим, що літак далеко не повністю відповідав вимогам військових – з огляду на вантажопідйомність і розміри вантажної кабіни він міг перевозити лише доволі обмежену номенклатуру техніки і озброєння повітрянодесантних військ. Тому вже у 1970 р. літаки Ан-8 були зняті з озброєння військово-транспортної авіації і передані до допоміжних частин. Та значення Ан-8 важко переоцінити. Для транспортної авіації СРСР він став першим рамповим літаком, який давав змогу перевозити і десантувати самохідну техніку. Використання цих машин дозволило підрозділам транспортної авіації здобути важливий досвід, відпрацювати тактичні прийоми бойового застосування і підготуватись до експлуатації нових типів транспортних літаків. З іншого боку, під час проектування Ан-8 ОКБ О.К. Антонова здобуло неоціненний досвід, завдяки якому цей конструкторський колектив зумів закріпити за собою лідируючі позиції в галузі створення транспортних літаків.

На базі Ан-8 передбачалось створення низки інших літаків, зокрема, пасажирського варіанта під позначенням „Н”, розрахованого на перевезення до 57 пасажирів, а також транспортного літака із турбореактивними двигунами АЛ-7. Проте ці проекти не були реалізовані [11, с. 9–15].

Наступним кроком у розвитку військово-транспортних літаків стало створення значно більшої чотиримоторної машини. Історія цього проекту була започаткована влітку 1955 р., коли під час візиту М.С. Хрущова в КБ О.К. Антонова була сформульована ідея створення двох максимально близьких за конструкцією літаків – пасажирського та військово-транспортного. Офіційного оформлення ця ідея набула 30 листопада 1955 р., коли була видана Постанова РМ СРСР про

створення пасажирського літака Ан-10 та транспортного Ан-12 [5, с. 2–3]. Оскільки пасажирське літакобудування знаходиться за межами теми цієї статті, зосередимось на історії створення Ан-12.

Провідним конструктором Ан-12 (шифр конструкторського бюро – „Т”) був В. Гельпрін. Робоче проектування зайняло усього 11 місяців. Характерно, що під час створення цього літака дослідний зразок одночасно був і першим серійним, і будували його не на дослідному заводі у Києві, а на визначеному для серійного виробництва Іркутському авіазаводі [1, с. 57]. 16 грудня 1957 р. Ан-12 розпочав заводські льотні випробування, а в листопаді наступного року – державні випробування. Швидкому проектуванню сприяла значна спільність конструкцій Ан-10 та Ан-12. Зокрема, транспортний літак перейняв без змін у свого пасажирського попередника крило, хвостове оперення та силову установку із чотирьох турбогвинтових двигунів АІ-20 потужністю по 4000 к.с. Поряд із тим, у конструкції вантажної кабіни і десантно-транспортного обладнання знайшов застосування досвід, здобутий під час проектування Ан-8. Як наслідок, строк створення нового літака і впровадження його у виробництво виявився досить стислим, і уже в травні 1959 р. перші Ан-12 надійшли в підрозділи військово-транспортної авіації. Вантажопідйомність нової машини становила 16 тонн, а місткість при перевезенні особового складу – 96 осіб для десантування посадковим способом чи 56 парашутистів.

Серійне виробництво Ан-12 здійснювалось трьома авіазаводами – вже згаданим Іркутським (1957–1962 рр.), Воронежським (1960–1965 рр.) та Ташкентським (1962–1972 рр.). Загалом в СРСР було збудовано 1240 літаків цього типу.

Під час виробництва в літак вносили зміни, що призвели до появи нових модифікацій. Зокрема уже в 1961 р. в Іркутському авіазаводі налагодили випуск модифікації Ан-12А із збільшеною до 20 тонн вантажопідйомністю і збільшеним запасом палива (збудовано 155 літаків). З 1963 р. на Воронежському заводі, а згодом і на Ташкентському, почався випуск літака Ан-12Б, у якому розміщені в консолях крила м'які паливні баки були замінені жорсткими баками-кесонами. Ташкентський авіазавод із 1967 р. випускав модифікацію Ан-12БК із підвищеною дальністю польоту, збільшеною шириною вантажної кабіни (чого вдалось досягти завдяки зміні конструкції фюзеляжу без зміни зовнішніх його розмірів) і вдосконаленими двигунами АІ-20М потужністю по 4250 к.с. [6, с. 19]. Саме ця модифікація стала найпоширенішою. На базі антоновського літака будували і різноманітні машини спеціального призначення, наприклад, літаки радіоелектронної боротьби Ан-12ПП (27 одиниць) та Ан-12БК-ППС (19), навчальні літаки для підготовки штурманів Ан-12БШ і Ан-12БКШ, літаки-розвідники, літаючі лабораторії різного призначення, і навіть бомбардувальники. Останній варіант під позначенням Ан-12БКВ випускали на Ташкентському авіазаводі з 1969 р. для експорту в Індію. Літак міг брати на спеціальний транспортер, встановлений у вантажній кабіні, до 12 тонн бомб [6, 27]. Визнанням досягнень конструкторського колективу стало присудження 1962 р. групі провідних фахівців конструкторського бюро на чолі з О.К.Антоновим Ленінської премії.

Першими нові літаки 1959 р. 229-й і 274-й військово-транспортні авіаційні полки 12-ї авіаційної дивізії. У радянській військово-транспортній авіації Ан-12 став першим масовим літаком, здатним здійснювати перевезення та десантування (посадочним і парашутним способами) значної різноманітності техніки і озброєння повітрянодесантних військ. Високі можливості Ан-12 були продемонстровані під час низки великомасштабних навчань. Вже в травні 1963 р. на території Німецької Демократичної республіки було проведено навчання армій Організації Варшавського Договору під назвою „Квартет”, до якого крім Ан-8 залучались і Ан-12. Наймасовіше застосування літаків цього типу зафіксоване під час навчань „Двіна” (1967 р.), коли близько 200 Ан-12 здійснили висадку парашутним способом 8000 десантників із бойовою технікою. Наступного року дивізії, озброєні Ан-12, брали участь у так званих „навчаннях Дунай” – вторгнення радянських військ в Чехословаччину [6, с. 38–39]. Пік чисельності Ан-12 в радянських ВПС був досягнутий 1971 р., коли 22 військово-транспортних авіаполки експлуатували 692 літаки цього типу (крім того, значна кількість таких літаків знаходилась в частинах допоміжного призначення), однак з кінця 1974 р. починається переозброєння цих полків новими машинами Іл-76, і на момент розпаду СРСР його військово-транспортна авіація використовувала близько 120 Ан-12 [7, с. 95]. Крім того, принаймні кількості таких літаків слугувало у різного роду допоміжних і навчальних підрозділах. Ще й тепер

ВПС Росії, України та деяких інших країн використовують Ан-12 для допоміжних завдань. Зокрема літаки Ан-12БПС ВПС РФ використовуються в Чечні для забезпечення пошуково-рятувальних операцій [6, с. 68].

Цікаво відзначити, що хоч в Радянському Союзі Ан-12 не випускається з 1972 р., його виробництво під позначенням Y-8 триває в Китаї. Тут освоєнням антоновського літака спочатку займалися на заводі в Сіані, де випустили першого Y-8 в грудні 1974 р., а через рік до будівництва літака долучили завод в м. Ханчжонг [8]. Серійний випуск в Китаї розпочався у 1980 р., проте здійснюється він досить низькими темпами – не більше кількох одиниць у рік. На 2005 р. Збройні сили Китаю використовували близько 100 Y-8, крім того, машини цього типу постачали цивільним авіакомпаніям і на експорт. У Китаї було розроблено близько двадцяти спеціалізованих модифікацій Y-8. З огляду на напружені стосунки між СРСР і КНР усі ці роботи здійснювали китайці без участі фахівців КБ Антонова. Але зміни, що сталися в останнє десятиліття, відкрили шлях для співробітництва китайських авіабудівників з Авіаційним науково-технічним комплексом (АНТК) ім. О.К. Антонова. 1999 р. було досягнуто угоди про спільну розробку вдосконаленого варіанта Y-8F-600 із канадськими двигунами і новим бортовим обладнанням. 14 січня 2005 р. дослідний зразок Y-8F-600 вперше піднявся в повітря [9].

Незважаючи на високі якості Ан-12, вже з початку 60-х років у ГСОКБ-473 розробляли військово-транспортні літаки збільшеної вантажопідйомності. Зокрема 1963 р. розроблявся проект Ан-12Б-30 – модифікація літака Ан-12 з потужнішими двигунами АІ-20ДК, здатного перевозити 30 т вантажу [1, с. 62]. 1965 р. був запропонований проект літака Ан-12СН, розрахованого на перевезення танка масою 37,2 т. Подальшим розвитком Ан-12 мав стати літак Ан-40. Цю машину вантажопідйомністю 30 т проектували під нові турбогвинтові двигуни АІ-30 потужністю 5500 к.с. (крім того, для покращання злітно-посадкових якостей передбачалось застосування чотирьох додаткових розгінно-гальмівних турбореактивних двигунів РД36-35). На початку 1965 р. був збудований і затверджений макетною комісією макет Ан-40, однак подальше проектування було припинене. Досить цікавим був проект Ан-12Р, який розробляли у 1969 р. Силу установку цієї машини мали скласти чотири турбореактивних двигуни Д-36 розробки КБ О. Івченка. З ними вантажопідйомність мала зрости до 25 тонн, а крейсерська швидкість – до 850 км/год [6, 20]. Але в той час уже здійснювали проектування літака Іл-76 із ще більшою вантажопідйомністю, і розроблення Ан-12Р припинили.

Паралельно з проектуванням середнього транспортного літака Ан-12 конструкторський колектив Антонова розробляв важкий десантно-транспортний літак Ан-20 (шифр конструкторського бюро „Ю”). Машину проектували під два турбогвинтових двигуни НК-12М конструкції М. Кузнецова потужністю по 15 000 к.с. Розрахункова вантажопідйомність мала становити 40 тонн, місткість – 143 парашутиста чи 170 осіб для посадкового десантування [1, с. 74–75]. Ескізний проект Ан-20 був готовий в червні 1958 р., однак 1960 р. подальші роботи за вказівкою Державного комітету з авіаційної техніки (ДКАТ) були припинені. Натомість розпочали проектування літака ВТ-22 уже з чотирма двигунами НК-12МВ. Цей проект став підґрунтям для розроблення знаменитого „Антея” – важкого транспортного літака Ан-22 (індекс конструкторського бюро „100”). Його проектування здійснювали відповідно до Постанови ЦК КПРС і РМ СРСР № 1117-465 від 13 жовтня 1960 р. і наказу Голови ДКАТ від 9 листопада 1960 р. [10, с. 5].

Розроблення Ан-22 почалось із визначення оптимальних розмірів вантажної кабіни, здатної вмістити будь-які взірці наявної військової техніки масою до 50 тонн. Для забезпечення парашутного десантування бойової техніки масою до 20 тонн на початковій стадії проектування розглядали можливість облаштування люків в днищі фюзеляжу, але неминуче ускладнення конструкції змусило відмовитись від цього розв’язання і застосувати традиційний хвостовий люк. Замість однокільового оперення на Ан-22 застосували двокільове. На літаку застосували двигуни НК-12МА виробництва Куйбишевського моторобудівного заводу № 24. Під час проектування Ан-22 вперше широко застосували монолітні деталі, зокрема, 15-метрові пресовані панелі і великі штамповки масою до 1 тонни. Це забезпечило зниження маси літака на 5 тонн і зменшення витрати металу на 17 тонн [10, с. 7].

Перший льотний екземпляр Ан-22, а також екземпляр для наземних випробувань будували в Києві на дослідному виробництві ГСОКБ-473. 27 лютого 1965 р. почались льотні випробування нового літака, а вже в червні „Антей” демонстрували на Паризькому міжнародному авіасалоні.

Серійне виробництво Ан-22, як і його попередників, налагодили на Ташкентському авіа-заводі. Упродовж 1966–1967 рр. тут збудували вісім літаків першої серії. Загалом же до припинення серійного виробництва в 1976 р. в Ташкенті збудували 66 „Антейів”.

У січні 1969 р. почалось надходження Ан-22 в строюві частини радянських ВПС. Першим новий літак освоювали екіпажі 229-го військово-транспортного авіаполку, дислокованого в Іваново. Вже навесні наступного року п'ять „Антейів” цієї частини взяли участь у згаданих навчаннях „Двіна”. Загалом же Ан-22 надійшли на озброєння трьох полків дислокованої на території Росії 12-ї військово-транспортної авіаційної дивізії [7, с. 43–44]. Завдяки прийняттю на озброєння нового літака радянська військово-транспортна авіація набула здатності перевозити переважну більшість зразків бойової техніки сухопутних військ, із танками включно. Головним же завданням „Антейів” вважалась доставка важкої техніки і озброєння повітрянодесантних військ. Проте вже з початку 90-х років почалось списання літаків, що відпрацювали свій календарний ресурс – 25 років. Причиною цього є нестача коштів у ВПС Російської федерації для капітального ремонту техніки. Зокрема станом на 1996 р. ВПС РФ мали 45 „Антейів”, третина з яких простоювала на авіаремонтному заводі в Іваново [10, с. 20]. Станом на 2000 р. один із цих полків – 8-й військово-транспортний, дислокований у Твері – продовжував використовувати Ан-22.

Хоч на момент свого створення „Антей” був найбільшим військово-транспортним літаком, у США в той час проектували ще більший літак С-5 „Гелексі” фірми „Локхід”. В умовах гострого військово-політичного суперництва двох наддержав потрібна була адекватна відповідь, і вже 21 липня 1966 р. було видано постанову ЦК КПРС і РМ СРСР № 564–180 „Про основні напрямки розвитку авіаційної техніки і озброєння на 1966–70 рр.”, якою передбачалось підвищення вантажо-підйомності військово-транспортних літаків до 100–120 тонн [12, с. 4]. Відповідно до цієї постанови і низки інших документів, Київському механічному заводу (КМЗ – так тепер називалось конструкторське бюро О.К. Антонова) доручалось створення нового важкого військово-транспортного літака, а безпосереднє керівництво роботами мав здійснювати головний конструктор А. Білолипецький.

Перший ескізний проект, поданий на розгляд в жовтні 1967 р., позначався Ан-122. У ньому передбачалось використати фюзеляж „Антея” в поєднанні з новим крилом, хвостовим оперенням і чотирма двоконтурними турбореактивними двигунами. Однак цей проект було відкинуто як такий, що за рівнем технології відповідав середині 60-х років, а отже, не міг стати основою для перспективного літака. Відреагувавши на зауваження, вже до середини 1968 р. конструкторський колектив Антонова розробив одразу два нових ескізних проекти – шестимоторний Ан-126 і чотиримоторний Ан-124 розрахунковою вантажопідйомністю відповідно 140 і 120 тонн. Створення шестимоторного літака було визнано надто ризикованим з технічного погляду, тож розглянемо проект Ан-124, втілений у знаменитому „Руслані”.

Розробка проекту літака під внутрішнім позначенням „200” була загалом завершена до 1973 р. Проте після докладного аналізу проекту був зроблений висновок, що підходи, застосовані під час його проектування, усе ще були надто консервативні і не давали змоги досягти необхідного рівня досконалості конструкції. За цих обставин О.К. Антонов 1976 р. прийняв рішення про повне перероблення проекту під новим позначенням „400”. Хоч це зумовлювало затягування строків готовності, але досягнутий результат був того вартий – вагова віддача літака зросла порівняно з початковим проектом на 10–15 %, на стільки ж знизилась питома витрата пального, точність навігації зросла в чотири рази, а трудомісткість різних видів технічного обслуговування зменшилась порівняно з Ан-22 та Іл-76 від 2 до 5 разів [12, с. 4–5].

Перші екземпляри Ан-124 будували на Київському авіаційному виробничому об'єднанні спільно із КМЗ. Під час створення „Руслана” поширено застосовували кооперацію. Двигуни для нового літака – двоконтурні турбореактивні Д-18Т – вже традиційно розробляли в Запоріжжі в конструкторському бюро „Прогрес”. Шасі виготовляли в Куйбишеві, елементи гідравлічної систе-

ми – в Харкові та Москві. З Ташкента для перших літаків надходили консолі крила, центроплан та деякі деталі фюзеляжу.

24 грудня 1982 р. перший екземпляр „Руслана” здійснив перший політ. Серійне виробництво передбачалось здійснювати в Києві, але в середині 80-х років виявився не завантаженим Ульяновський авіаційний промисловий комплекс (УАПК). Збудоване для серійного випуску стратегічного бомбардувальника Ту-160 підприємство стало однією з перших „жертв” політики скорочення стратегічних озброєнь. Тож щоб завантажити його потужності, 1983 р. було прийнято рішення долучити УАПК до випуску Ан-124 [12, с. 12]. Серійне виробництво „Русланів” в Києві розпочалося в грудні 1984 р., а в Ульяновську – в жовтні наступного року. Передбачалось збудувати в Києві 36 літаків, а ще 60 – випустити в Ульяновську. Однак кризові явища другої половини 80-х років та подальший розпад СРСР призвели до того, що станом на 2004 р. було випущено відповідно 18 і 36 серійних „Руслани”. З цієї кількості 11 літаків одразу були збудовані в цивільному варіанті, а ще 15 – переобладнано в цей варіант після нетривалої служби у військово-транспортній авіації [13, 25].

Так само, як і Ан-22, „Руслани” надходили на озброєння 12-ї військово-транспортної авіаційної дивізії – з 1987 р. в 566-й авіапункт, а з 1989 – в 235-й. Проте жоден з цих полків так і не досяг штатної чисельності – станом на 1991 р. в цих частинах налічувалось 26 Ан-124 [7, с. 95]. Характерно, що перші роки експлуатації у ВПС спочатку СРСР, а згодом – Росії, „Руслани” використовували винятково для комерційних рейсів. Лише з 1992 р. їх стали залучати для виконання завдань, притаманних військово-транспортній авіації, першим з яких стала евакуація військової техніки і майна з Грузії та Азербайджану. На рубежі 1994–1995 рр. літаки 235-го полку здійснювали перевезення військової техніки і особового складу в зону бойових дій в Чечню [12, с. 16–17]. Проте нова хвиля скорочення збройних сил, що розгорнулася в Росії з 1998 р., фатально позначилась і на військово-транспортній авіації. Був розформований 566-й полк, у 235-му ж в льотному стані підтримуються лише 3-4 літаки, які використовують для тренувальних польотів. Більшість же „Русланів” опинилась в комерційних авіакомпаніях.

На теперішній час Ан-124 є не стільки військово-транспортним, скільки комерційним вантажним літаком, на якого продовжує зберігатись попит. У зв'язку з цим АНТК ім. О.К. Антонова і Ульяновський авіазавод „Авіастар” в серпні 2005 р. прийняли рішення про відновлення серійного випуску „Руслана” в Ульяновську, причому в новому варіанті – Ан-124М-150. Замовлення на поставку десяти літаків надійшли від російських авіакомпаній „Полет” і „Волга-Днепр”, а поставки Ан-124М-150 замовникам розпочнуться 2008 р. [14].

Підсумовуючи наведене, можна відзначити, що конструкторське бюро О.К. Антонова, починаючи з рубежу 50–60-х років ХХ ст. було головним розробником військово-транспортних літаків в СРСР та одним із провідних представників цієї галузі у світі. Тут послідовно були спроектовані середні транспортні літаки Ан-8 та Ан-12, важкі Ан-22 і Ан-124. Упродовж десяти років – після зняття з озброєння в 1964 р. літаків Іл-14 – антоновські машини були єдиним озброєнням радянської військово-транспортної авіації. Але й після надходження нових літаків Іл-76 машини Ан-22, а пізніше – Ан-124 лишались єдиними в СРСР важкими транспортними літаками. Поряд із тим, варто відзначити, що конструкторське бюро О.К. Антонова діяло в межах загальносоюзної виробничої кооперації, і спроектовані в Києві військово-транспортні літаки серійно будували за межами України – в Ташкенті, Іркутську, Воронежі, Ульяновську (за винятком кількох серій Ан-124, випущених Київським авіаційним виробничим об'єднанням). Технічні рішення, застосовані київськими конструкторами, підтвердили свою перспективність і не втрачають актуальності донині. Свідченням цього може слугувати розробка нових варіантів Ан-12 в Китаї та відновлення випуску Ан-124 в Росії. Зрозуміло, що в межах статті проаналізовано лише чотири типи літаків, найзнаковіших для конструкторського бюро О.К. Антонова. Поза увагою лишилися інші типи, зокрема пасажирські та легкі транспортні, які потрібно дослідити в майбутньому.

1. История конструкций самолетов в СССР 1951–1965 гг. / Е.В. Арсеньев, Л.П. Берне, Д.А. Боев и др.; Ред.-сост. Ю.В. Засыпкин, К.Ю. Косминков. – М.: Машиностроение, 2000. – 824 с. 2. Анисенко В.Г., Заярин В.М. “Восьмерка”. Первый «летающий кит» Антонова // Авиация и время. – 1996. – № 3. –

С. 18–20; 3. Ивасенко Л.Е. Из истории создания грузовых люков транспортных самолетов // Дослідження з історії науки і техніки. Вип. 2. – К.: ІВЦ “Видавництво “Політехніка”. – С. 44–47. 4. Анисенко В.Г., Заярин В.М. “Восьмерка”. Первый “летающий кит” Антонова // Авиация и время. – 1996. – № 4. – С. 32–35. 5. Сovenko А.Ю., Заярин В.М. Ан-12: портрет в зрелом возрасте // Авиация и время. – 1995. – № 1. – С. 2–16. 6. Буцкий Е., Мороз С. Транспортный самолет Ан-12. – Казань: Вертикаль, 2004. – 88 с. 7. Ленский А.Г., Цыбин М.М. Военная авиация Отечества. Организация, вооружение, дислокация (1991/2000 г.г.): Справочник – СПб., 2004. – 112 с. 8. <http://www.sinodefence.com/airforce/airlift/y8.asp>; 9. <http://www.sinodefence.com/airforce/airlift/y8f600.asp>; 10. Заярин В.М., Краснощеков А.Н. Античный герой XX века // Авиация и время. – 1997. – № 5. – С. 4–20. 11. Заярин В., Удалов К. “Младшие братья” Ан-8 // Крылья Родины. – 2003. – № 9. – С. 9–18. 12. Заярин В.М., Сovenko А.Ю., Краснощеков А.Н. “Ты, как из сказки богатырь...” // Авиация и время. – 2000. – № 1. – С. 4–20, 37–40. 13. Елисаветский В., Фомин А. Второе рождение “Руслана” // Взлёт. – 2005. – № 10. – С. 24–27. 14. Печорина Н. Украинские предприятия в Жуковском // Военно-промышленный курьер. – 2005. – № 31 (99). – 24–30 августа.

УДК 355.48 (477) “1991/2005”

Я.Я. Романовський

Національна академія оборони України, м. Київ

СТАНОВЛЕННЯ СИСТЕМИ КУЛЬТУРНО-ВИХОВНОЇ І ПРОСВІТНИЦЬКОЇ РОБОТИ В ЗБРОЙНИХ СИЛАХ УКРАЇНИ (1992–1994 рр.)

© Романовський Я.Я., 2006

Розглянуто діяльність державного і військового керівництва щодо становлення системи культурно-виховної і просвітницької роботи в Збройних силах України та передумов і соціально-політичних процесів, які вплинули на цей процес.

In the article the questions of activity of state and military guidance are examined in relation to becoming of the system of cultural and educational and elucidative work in Military Powers of Ukraine and pre-conditions and socio-political processes which influenced on this process.

Важливою складовою частиною діяльності державного та військового керівництва щодо розвитку культури в Збройних силах України (ЗСУ) є створення та забезпечення ефективного функціонування системи культурно-виховної і просвітницької роботи (КВПР), яка має в собі великий виховний та культурологічний потенціал, чітку інфраструктуру [4].

Зважаючи на важливе значення системи КВПР, науковий аналіз діяльності керівництва держави та ЗСУ, спрямованої на її становлення, вироблення на цій основі пропозицій щодо вдосконалення системи КВПР в ЗСУ, набувають особливого значення в сучасних умовах поширення і закріплення гуманістичних та соціальних цінностей у військах, гуманізації всіх сфер військової діяльності [10].

Частково подібний аналіз здійснювали Г. Темко, А. Папікян. Водночас донині дослідження процесу становлення системи КВПР в ЗСУ у 1991–1994 рр. не можна вважати всебічним, повним і завершеним. Залишаються недостатньо вивченими, систематизованими та проаналізованими передумови та соціально-політичні процеси, які вплинули на становлення системи КВПР в ЗСУ, внесок державного і військового керівництва в цей процес.

Отже, саме цьому присвячена стаття.