

**Ю. П. Кондрашевська**, викладач  
*Національний авіаційний університет*

## **Авіаційне підприємство «Анатра» в роки Української революції**

Науково-технічна революція, яка вирувала у світі на початку ХХ століття характеризувалася, крім усього іншого, впровадженням багатьох новітніх технічних винаходів, що зумовило появу цілої низки нових галузей промисловості. Однією з цих галузей стала авіаційна, яка знайшла своє місце в тодішній Україні. Розвиток авіаційної промисловості тут загалом повторював процеси, що відбувалися в усій Європі. Спочатку виникали численні дрібні майстерні ентузіастів-авіаторів, однак більшість з них через деякий час з технічних, фінансових чи інших причин припиняла своє існування і тільки окремі з цих примітивних виробництв поступово перетворювалися на промислові підприємства.

Зокрема, в Україні у 1910-1912 рр. були створені авіаційні майстерні О. Карпеки, В. Іордана, О. Свешнікова, В. Ільцького та інших [1, с. 75]. Проте жодна з них через ряд причин так і не змогла налагодити серійний випуск літаків, обмежуючись одиничними дослідними зразками. Першим же авіаційним заводом, у повному розумінні цього слова, стало підприємство, засноване у 1912 р. в Одесі місцевим банкіром і досить відомим у той час авіатором Артуром Антоновичем Анатрою (італійцем за походженням). Розуміючи, що єдиним солідним замовником авіатехніки на той час могли бути лише військові, в жовтні 1912 року А. Анатра звернувся з листом до Головного військового інженерного управління, пропонуючи свої послуги у будівництві літаків для російської армії. Однак через традиційну російську бюрократичну тяганину перше замовлення на п'ять літаків «Фарман»-IV (ліцензійних копій французького взірця) було видане фірмі «Анатра» лише 10 червня 1913 р. [Там само]. Це замовлення було виконане до листопада того ж року. Тоді на фірмі працювало близько 100 осіб, а її продуктивність складала 1-2 літаки на місяць.

Протягом 1914 р. були освоєні нові типи літаків – «Фармани» -VII та XVI, а також «Н'юпор» - IV (усі – копії французьких машин). Початок війни сприяв новим замовленням, і середньомісячна продуктивність заводу «Анатра» зросла до п'яти літаків на місяць [2, с. 50].

Для того, щоб організувати власний конструкторський відділ А. Анатра запросив французького інженера Е.А. Декамп. [3, с. 6]. Напередодні Першої світової війни А. Анатра придбав у німецької фірми «Авіатік» проект літака Р-20 [4, с. 9]. Допрацюванням цього проекту та впровадженням його у виробництво і зайнявся Е. Декамп. Випробування прототипу літака, який отримав назву «Анаде» (або «Анатра» - Д, тобто «Декан») розпочалися наприкінці 1915 р. 16 травня наступного року був випущений перший серійний літак цього типу, всього ж у 1916-1917 рр. було збудовано 225 таких літаків [4, с. 10]. «Анаде» мав французький двигун «Гном-Моносупап» потужністю 100 к. с. Озброєння складалося з одного кулемета на шкворневій установці й 25-30 кілограмів бомб [5, с. 32]. Літаки «Анаде» широко використовувалися російською авіацією в роки Першої світової війни, а після розпаду Російської імперії частина з них потрапила до українських військово-повітряних сил. Зокрема, станом на початок січня 1918 р. у реєстрах авіації УНР нараховувалося 35 машин такого типу [Там само].

Подальшим вдосконаленням літака «Анаде» стала машина «Анасалль». Це була модель «Анаде», пристосована під потужніший двигун «Сальмсон» (150 к. с.). Озброєння також було посилене вже двома кулеметами [5, с. 34]. Випробування цього літака та усунення конструктивних недоліків зайняли рівно рік – перший політ здійснено 25 липня 1916 р., а контракт на поставку трьохсот «Анасалей» був підписаний 26 липня 1917 р. Ціна одного літака без двигуна і приладів (які окремо постачалися військовим відомством) складала 13 500 крб., а загальна сума контракту (300 літаків із комплектами запчастин) перевищила 5 млн 600 тис. крб. Уже в серпні почався серійний випуск нового літака, однак поставки цих машин гальмувалися через нестачу комплектуючих, а також порушення військовим відомством термінів оплати замовлення. До

кінця 1917 р. військове відомство прийняло усього 46 «Анасалей», з них у бойові підрозділи потрапили лічені одиниці [6, с. 12-13].

Керівництво і конструкторський відділ фірми «Анатра», випробувавши свої сили у створенні легких літаків, вирішили порушити монополію І. Сікорського та Російсько-Балтійського вагобудівного заводу на виробництво багатомоторних бомбардувальників. Улітку 1916 р. на фірмі під керівництвом льотчика-випробувача В. М. Хіоні був створений оригінальний двофюзеляжний двомоторний бомбардувальник «Анадва» (або «Анатра» - ВХ). Він являв собою два з'єднані спільною біпланною корбкою фюзеляжі літаків «Анатра» - Д/ДС. Два його дослідні зразки загалом успішно пройшли льотні випробування, та військові не поспішали замовляти цей літак, вважаючи що він не повністю відповідає вимогам часу за своїми льотними даними. Лише після того, як зазнали невдачі спроби отримати сучасні бомбардувальники із-за кордону, було оформлене замовлення на поставку 50-ти літаків «Анадва» [3, с. 175-176]. Однак відбулося це лише 3 листопада 1917 р. і через революційні події жоден серійний літак цього типу так і не був збудований. Ще однією досить перспективною машиною, котра не потрапила в серійне виробництво (на цей раз через відсутність достатньої кількості двигунів) був спроектований Е. Деканом двомісний багатоцільовий літак (винищувач-розвідник) «Анадіс» (або «Анатра» - ДІс) [1, с. 80]. Прототип його був обладнаний двигуном типу «Іспано-С'юїза» потужністю 180 к.с., а на серійних літаках її передбачалося довести до 200-220 к.с. За своїми якостями ця машина відповідала європейському рівню. Із літаком «Анадіс» пов'язана одна з перших в історії авіації спроб далекого перельоту – за маршрутом Одеса-Салоніки-Рим-Марсель-Париж. Організатори цієї акції ставили перед собою пропагандистську мету – продемонструвати союзникам рівень розвитку російської авіації і добитися більш щедрого постачання з їх боку. Однак ця спроба завершилася невдачею: літак розбився при вимушеній посадці в районі Ясс.

Крім машин власної розробки, «Анатра» продовжувала випускати і ліцензійні французькі машини. Наприкінці 1916 р. поряд із замовленнями на 700 розвідників «Анатра» - Д, фірма отримала контракти на поставку винищувачів «Н'юпор» - XVII

(замовлено 100 літаків, проте жоден із них, ймовірно, так і не був збудований) і навчальних літаків «Фарман» - VII (200) [2, с. 53-56].

Восени 1917 р. фірма «Анатра» являла собою потужне промислове об'єднання. Основні її виробництва розміщувались у різних районах міста Одеси. Тут розташовувалися деревообробний, механічний, слюсарний, зварювальний, складальний, малярний цехи, склад, випробувальний аеродром та інші допоміжні виробничі підрозділи [2, с. 75-76]. В 1916 р. почалося спорудження відділення фірми у Сімферополі. Це було цілком самостійне підприємство з повним циклом виробництва літаків – від заготовки матеріалів до льотних випробувань готової продукції. На новому підприємстві запроваджувалися найпередовіші на той час технологічні процеси. Наприклад, при складанні літаків передбачалось у небачених досі в російській авіапромисловості масштабах використовувати зварювання – на сімферопольському заводі обладнувалося 18 зварювальних постів. Запроваджувалася французька технологія механізації малярних робіт з використанням пульверизаторів. Широко застосовувалися напівавтоматичні верстати та гвинторізні автомати [1, с. 83-84]. Вже наприкінці 1916 р. у Сімферополі були складені перші літаки. Тут же, крім авіазаводу, фірма створювала і моторобудівне підприємство, де передбачалося випускати за французькою ліцензією одні з кращих авіадвигунів того часу – восьмициліндрові «Іспано-С'юїза» потужністю, залежно від модифікації, 150-220 к.с. На початку 1917 р. було завершено спорудження основних цехів, а ще за кілька місяців перед цим – укладено контракти на поставку необхідного обладнання та напівфабрикатів із Франції та Іспанії. Проте після Лютневої революції поставки з-за кордону загальмувались і підприємство так і не вийшло на проектну потужність – 30 двигунів на місяць [2, с. 72].

У 1917 р. на двох заводах фірми «Анатра» працювало понад 330 службовців і близько 2100 робітників. Непоганим було технологічне оснащення – близько 200 верстатів різних типів. За 1914-1917 рр. «Анатра» випустила понад 1100 літаків (1056 в Одесі і близько 50 в Сімферополі). [6, с. 254-255]. Потенційна потужність фірми станом на осінь 1917 р. становила 80 літаків на місяць, з них 60 – на одеському заводі та 20 – на сімферопольському.

Період з листопада 1917 по квітень 1918 рр. характеризувався для «Анатри» майже повним припиненням виробничої діяльності. Ні власті УНР, ні більшовики не змогли використати її виробничі потужності у своїх інтересах, хоч останні навіть зробили спробу націоналізувати сімферопольське відділення фірми, видавши наприкінці грудня 1917 р. відповідний декрет Ради народних комісарів [6, с. 347-348].

Після укладення Брестського миру більшовики робили відчайдушні спроби вивезти з території України військове майно та обладнання промислових підприємств. Однак організувати вивезення обладнання заводу не вдалося: на заводі піняли бунт місцеві робітники-анархісти, які, погрожуючи бомбами, вигнали більшовиків із заводу [5, с. 61]. Фірма «Анатра» потрапила під повний контроль австро-угорських окупаційних властей. Австрійці захопили на заводі понад 240 готових літаків – 111 «Анасалей», 63 «Анаде» та 68 «Фарманів» [Там само]. Морально застарілі «Фармани» та малопотужні «Анаде» не зацікавили австро-угорське командування, а от «Анасалі» були визнані цілком придатними для використання. 5 травня 1918 р. завод «Анатра» отримав замовлення на поставку двохсот літаків «Анасаль» для Австро-Угорщини. При цьому особливо відзначалася висока якість виготовлення вузлів літака, недосяжна на австрійських підприємствах [4, с. 90]. Уже 10 червня новому замовникові була передана перша партія літаків – 42 машини, а в серпні – ще 51. Для цісарсько-королівського війська «Анасалі» постачались, здебільшого, у неозброєному навчальному варіанті [Там само].

Далеко не всі виготовлені на їх замовлення літаки австрійці встигли вивезти з Одеси. До 25 жовтня 1918 р. до Австро-Угорщини було відправлено лише 66 «Анасалей» [4, с. 92], 23 з них після розпаду імперії потрапило до чехословацьких військово-повітряних сил. Коли в листопаді 1918 р. в Одесі висадились інтервенти Антанти, вони виявили на заводі «Анатра» 123 літаки «Анасаль». Ці машини були передані денікінцям, які відправили у січні-лютому 1919 р. 30 таких літаків у Севастополь для використання в авіашколі та ще кілька десятків – у Новоросійськ і далі на Північнокавказький фронт [4, с. 93]. Після цього виробнича діяльність фірми «Анатра» на деякий час припинилась і була

відновлена лише після остаточного встановлення на півдні України та в Криму радянської влади.

Нові власті націоналізували фірму, розділивши її на два самостійні підрозділи. Одеський завод «Анатра» став «Державним авіаційним заводом № 11», або скорочено – ДАЗ №11, а сімферопольський отримав назву «ДАЗ №15». У Сімферополі випуск літаків так і не був відновлений, і в 1922 р. ДАЗ №15 припинив своє існування. Одеський завод у 1921-1922 рр. випускав для радянського військового відомства вкрай застарілі навчальні літаки «Фарман» - XX. Продовжувались і роботи по створенню нових літаків. Конструкторський відділ ДАЗ №11 очолив В.Хіоні, який продовжував вдосконалювати свій двомоторний літак «Анадва». Ця машина в 1921-1923 рр. випробовувалася в Одесі та Москві, проте була визнана застарілою і в серійне виробництво запущена не була. Після випробувань дослідний літак використовувався як навчальний у Школі стрільби та бомбометання в Серпухові [1, с. 103].

Досвід громадянської війни переконав радянських військових у надзвичайно важливій ролі, яку можуть відіграти в бойових діях великі з'єднання кінноти. Тож не дивно, що першим радянським серійним літаком стала машина, створена В. Хіоні спеціально для зв'язку і супроводу кавалерії в рейдах. Саме таким призначенням і пояснюється назва літака – «Конек-Горбунок». Офіційно ж літак називався «Хіоні» №5. При створенні цієї машини конструктор використав здебільшого вузли попередніх моделей – «Анаде» та «Анасаль». Двигун був італійським, марки «Фіат», потужністю 100 к.с. [6, с. 297]. Навесні 1923 р. «Хіоні» №5 вийшов на льотні випробування, які, однак, продемонстрували невідповідність льотних характеристик машини вимогам військових. Було зроблено висновок про доцільність використання літака лише в якості навчального. У 1924 р. «Хіоні» №5 був запущений у серійне виробництво на ДАЗ №11 під позначенням У-8. До осені 1924 р. в Одесі збудували 31 такий літак. Проте на озброєння радянської військової авіації він так і не потрапив. Натомість усі збудовані літаки були обладнані пристроями для розпилення отрутохімікатів і до 30-х рр. використовувались у сільськогосподарській авіації. У такому варіанті один з літаків

демонструвався на міжнародній авіаційній виставці в Берліні у 1928 р., де отримав позитивну оцінку фахівців [1, с. 103-104].

Літаки, вироблені в Одесі, надовго пережили свій завод. Радянське керівництво у 20-ті рр. проводило лінію на укрупнення і скорочення кількості авіапідприємств. Відповідно до цього, у травні 1924 р. ДАЗ №11 був реорганізований і отримав назву «Державні авіаційні майстерні №7» [1, с. 103]. Випуск літаків в Одесі остаточно припинився і надалі тут здійснювався лише їх ремонт.

Отже, завдяки зусиллям ентузіастів авіації і фінансового капіталу в Одесі у 1912 р. був створений перший в Україні авіаційний завод «Анатра». Загальна відсталість Російської імперії від передових країн та недолугість влади зумовила необхідність широкого застосування іноземного досвіду при організації такого складного виробництва, як авіаційне. Це досягалося шляхом закупівлі ліцензій, техніки та залучення закордонних фахівців, і завдяки цьому вдалося створити досить сучасне підприємство. Під час Першої світової війни обсяг виробництва фірми «Анатра» значно зріс за кількістю і технічним рівнем виготовлених літаків, ступенем технічного оснащення і кількістю працюючих. Однак революційні події і громадянська війна серйозно підірвали виробничі потужності заводів «Анатра». Після утвердження більшовицької влади заводи фірми були націоналізовані, проте новим властям так і не вдалося налагодити їх ефективну роботу, що призвело до припинення існування одного з найпотужніших авіаційних підприємств.

#### Література

1. Александров А.О. Самолеты отечественной конструкции. – С.-Пб.: Цитадель, 1996 – 221 с.
2. Кондратьев В. Фронтовые самолеты Первой мировой войны. В 2-х ч. – М.: Техника – молодежи, 1997. – Ч. 1. – 110 с.
3. Кондратьев В., Хайруллин М. Одесские «французы» в русской авиации // Авиамастер. – 2000. – №5. – 34 с.

4. Кондратьев В., Хайруллин М. Авиация гражданской войны. – М.: Техника – молодежи, 2000 – 217 с.
  5. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. – Х.: Основа, 1995 – 301 с.
  6. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. – М.: Машиностроение, 1978 – 360 с.
- 

Ключові слова – авіція, техніка, підприємства, революція.

У статті йде мова про розбудову авіаційного підприємства «АНАТРА» у роки української революції та про його засновника. З'ясовано, які технічні новинки були розроблені під час української революції 1017-1921 рр.

---