

63.3(4Чкр)62

№22

# АНАТРА

Андрій Харук, В'ячеслав Кондратьєв,  
Марат Хайрулін

**ЛІТАКИ ОДЕСЬКОГО  
АВІАБУДІВНОГО  
ПІДПРИЄМСТВА  
1910—1924 РР.**



**Андрій Харук  
В'ячеслав Кондратьєв  
Марат Хайрулін  
«АНАТРА»  
Літаки одеського авіабудівного підприємства  
1910–1924 рр.**

НБ ПНУС



807341





63.3(4Укр)62

УДК 629.7(477.74)“1910/1924”

ББК 39.5(45Укр)

X 22



Видання серії «MILITARIA UCRAINICA» здійснюється в рамках просвітницьких проєктів Центру соціогуманітарних досліджень ім. В'ячеслава Липинського.

Редактор: Ірина Давидко

Макет та комп'ютерна верстка: Дмитро Адаменко

Обкладинка: Віктор Кузик, Вадим Заяць

*Автори висловлюють щире подяку за допомогу в підборі ілюстративного матеріалу А. Ушакову та А. Шевченкові.*

**Харук А., Кондратьєв В., Хайрулін М.**

X 22 «Анатра»: Літаки одеського авіабудівного підприємства, 1910–1924 рр. — К.: Темпора, 2008. — 80 с.: іл.

ISBN 978-966-8201-51-6

Книга присвячена одному з перших підприємств авіаційної промисловості на теренах України — одеській фірмі «Анатра». Спираючись на архівні матеріали, автори висвітлюють історію розвитку виробничих програм фірми, аналізують особливості конструкції літаків, що виготовлялись підприємством. Окрему увагу приділено історії бойового застосування літаків «Анатра» на фронтах Першої світової війни та в конфліктах, що розгортались у 1918—1920 рр. на теренах колишньої Російської імперії.

Видання розраховане на всіх, хто цікавиться історією України та історією військової авіації.



УДК 629.7(477.74)“1910/1924”

ББК 39.5(45УКР)

X 22

## ЗМІСТ

- 4 Історія розвитку конструкцій «Анатра»
  - 5 Перші кроки
  - 8 Виробнича база
  - 10 Французький спадок
  - 17 Вироби Декана
  - 24 Дослідні конструкції
  - 30 Сімферопольське відділення
  - 35 В огні і бурі революції
  - 39 Влада більше не змінюється...
  
- 41 Бойове застосування літаків «Анатра»
  - 41 На фронтах Першої світової
  - 61 Спадкоємці імперії
  - 72 З червоними зірками
  
- 77 Використана література та джерела

© А. Харук, В. Кондратьєв, М. Хайрулін, текст, 2008

© В. Кондратьєв, ілюстрації, 2008

© Центр ім. В. Липинського, 2008

© Темпора, 2008

ISBN 978-966-8201-51-6



**Артур Анатра (1875—1943)**

Народився в сім'ї одеських банкірів, що виводили свій рід від італійського емігранта, який оселився в Одесі на початку XIX ст. Артур Анатра був одним із засновників Одеського авіаклубу та власником авіамайстерень при ньому. Видавав ілюстрований журнал «Зоря авіації».

## ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ КОНСТРУКЦІЙ «АНАТРА»

Друге десятиліття XX століття стало періодом не лише кривавих драм — Першої світової війни та численних революцій — але й часом бурхливого технічного прогресу, становлення й розвитку нових галузей промисловості, тісно пов'язаних з воєнними потребами. Однією з них стала авіаційна промисловість, яка вже напередодні Першої світової інтенсивно розвивалась у передових країнах Європи — Франції, Німеччині, Великій Британії. Намагалась не відставати від них і Російська імперія. Хоча розвиток передових високотехнологічних галузей стримувався загальним низьким рівнем розвитку промисловості та відсутністю належної підтримки з боку державних структур, але й тут вдалося закласти основи авіаційної промисловості.

Починаючи з 1910 р. в Російській імперії було створено понад десять літакобудівних фірм. Помітне місце серед них займало одеське підприємство Артура Антоновича Анатри. З невеликої майстерні воно за кілька років виросло у третє за обсягами виробництва (після московського заводу «Дукс» і петроградського підприємства Щетініна) літакобудівне підприємство на теренах імперії. До того ж одеський завод, поряд із згаданим підприємством Щетініна і петроградським заводом Лебедева, був єдиним, який зумів перейти до серійного випуску літаків власних проектів — усі інші підприємства займались виключно копіюванням закордонних аеропланів. Фактично саме з заводу Анатри почалась історія української авіаційної промисловості.



**Ангари авіашколи «Анатра»**  
За взірцем багатьох німецьких та французьких літакобудівних фірм Артур Анатра мав власну «фірмову» авіашколу.

## ПЕРШІ КРОКИ

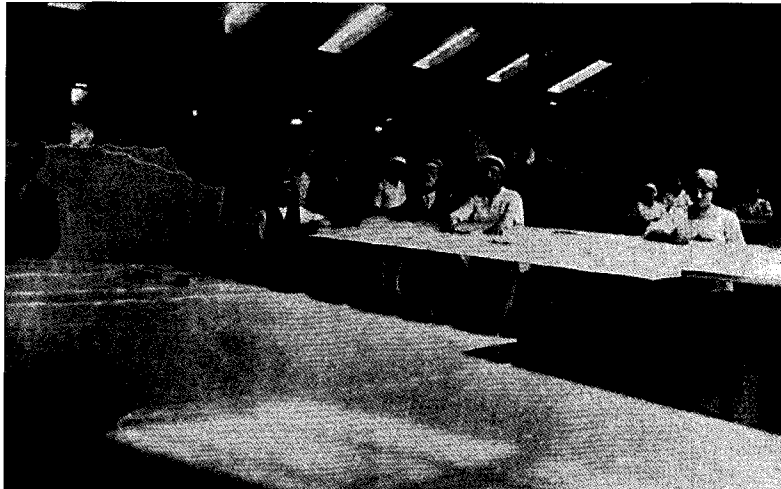
Одним з головних авіаційних центрів Російської імперії стала Одеса. Четвертому за розмірами місту (після Москви, Санкт-Петербурга й Варшави) не бракувало небідних людей, здатних сприймати ідеї технічного прогресу. Тож не дивно, що вже 24 березня 1908 р.\* тут був заснований перший в імперії аероклуб, а з 1910 р. почались регулярні показові польоти літаків. Приблизно в той же час на західній околиці міста, поряд з іподромом, були засновані майстерні аероклубу. Крім ремонту літальних апаратів, вони займались виготовленням аеропланів на замовлення приватних осіб. При цьому копіювались добре відомі авіаційній громадськості французькі взірці. Зокрема, за станом на жовтень 1912 р. в майстернях було збудовано 14 літаків системи «Фарман», три «Блеріо» і велось виготовлення «Ньюпора».

Досвід, що був поступово накопичений при копіюванні французьких літаків, дозволив перейти до будівництва аеропланів оригінальної конструкції. Першим став літак Василя Хіоні — двомісний моноплан із фюзеляжем овального перетину, який був представлений у 1912 р. на щорічний конкурс військових аеропланів. При цьому одеську машину переслідували фатальні випадки — ще при перевезенні залізницею до Санкт-Петербурга апарат було пошкоджено. Після ремонту машина Хіоні успішно виконала майже всю конкурсну програму, незважаючи на постійні проблеми з двигуном — уперше в Росії застосованою 100-сильною модифікацією мотора «Гном». Та під кінець конкурсу

\*Усі дати до 1 березня 1918 р. наведені за старим стилем.



Збиральний цех заводу  
на Стрільбищенському полі

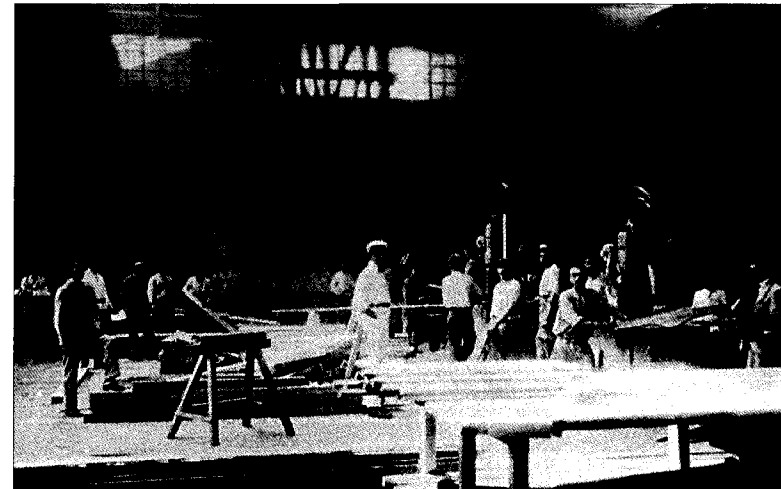


несподіваний порив вітру зніс літак у дренажну канаву, остаточно зіпсувавши його. Незважаючи на невдачу, організатори конкурсу вирішили заохотити конструктора. 20 грудня 1912 р. начальник Генерального штабу Я. Жилінський надіслав до Військової ради прохання про видачу Хіоні заохочувальної премії розміром 8 000 крб.\* Наступного року В. Хіоні разом з В. Невдачіним виготовили один із перших у Російській імперії гідролітаків, встановивши біплан «Фарман IV» на поплавцях власної конструкції. Цей літак використовувався для рекламних польотів над Одесою.

Спроба Хіоні зацікавити своїм літаком військових була цілком логічним кроком — у ті часи лише військове відомство могло забезпечити авіаційну промисловість більш-менш солідними замовленнями. Це чудово розумів і секретар Одеського аероклубу, банкір, а за сумісництвом — льотчик-спортсмен Артур Анатра. 12 жовтня 1912 р. він надіслав до Головного управління Генерального штабу (ГУГШ) лист, у якому відзначалося, що зниження інтересу серед приватних осіб до авіації призвело до скорочення замовлень для майстерень, замовлення ж від клубної авіашколи й так були мізерними. Виникла ситуація, за якої створена база авіабудування й накопичений конструкторський досвід могли бути втрачені. Для уникнення цього Анатра просив дати майстерням аероклубу замовлення хоча б на 5—10 літаків за мінімальну оплату. Ймовірно, свою роль відіграла й загалом позитивна оцінка участі літака Хіоні у військовому конкурсі. Тож 2 листопада на листі з'явилась резолюція начальника повітроплавної частини ГУГШ генерал-майора Шишкевича\*\*: «*Иметь ввиду при распределении заказов. Так и ответить.*».

\*Для порівняння — біплан Сікорського, а також біплан і моноплан заводу «Дукс», що зайняли перші три місця, отримали премії відповідно 30 000, 15 000 і 10 000 крб.

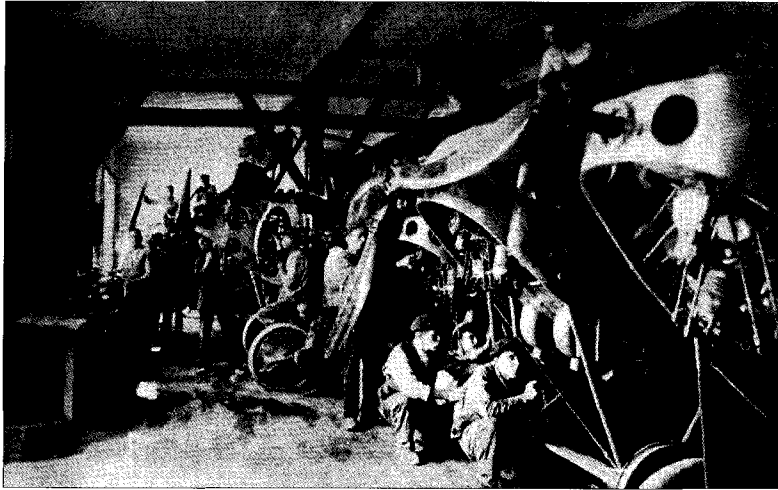
\*\*Тут і далі російські документи цитуються мовою оригіналу із збереженням орфографії.



Столярний цех заводу  
на Стрільбищенському полі  
Праворуч — дві стрічкові пили.

У грудні того ж року пропозиція Анатри була врахована в доповіді начальника Генерального штабу Жилінського стосовно замовлень літаків на 1913 рік — серед 79 літаків згадувались і чотири апарати, заплановані до будівництва в майстернях Одеського аероклубу (біплани типу «Фарман XVI» під мотори «Гном» потужністю 80 к. с. за ціною 8 775 крб. за літак). В остаточному варіанті плану закупівель, затверджені напередодні нового року, кількість літаків зростає до п'яти, а сума замовлення визначалась у 43 876 крб. Оформлення контракту довелося чекати більше п'яти місяців — цей час був потрібен для перереєстрації майстерень аероклубу у приватне підприємство. Точну дату зміни статусу встановити не вдалось, але вказаний контракт був підписаний 10 червня 1913 р. з Анатрою вже як підприємцем, а не представником громадської організації — Одеського аероклубу. До листопада того ж року перше замовлення Військового відомства було успішно виконане, що відкрило перед одеською фірмою перспективу отримання подальших військових контрактів.

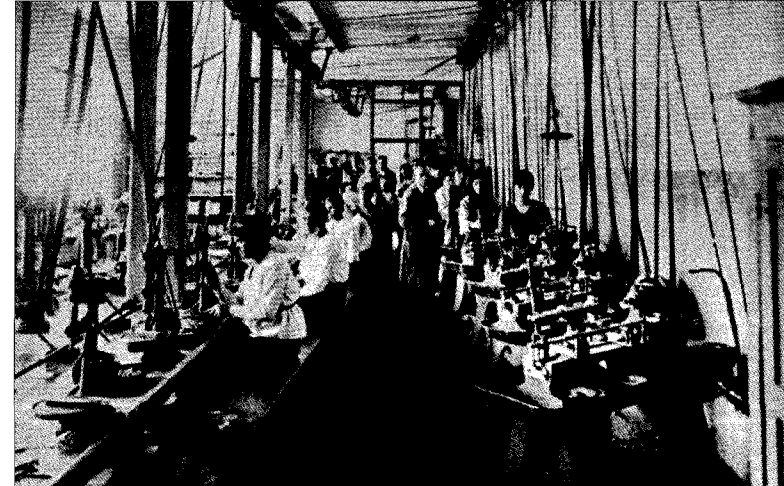
Монтаж двигунів «Сальмсон»  
на літаки «Анасаль»



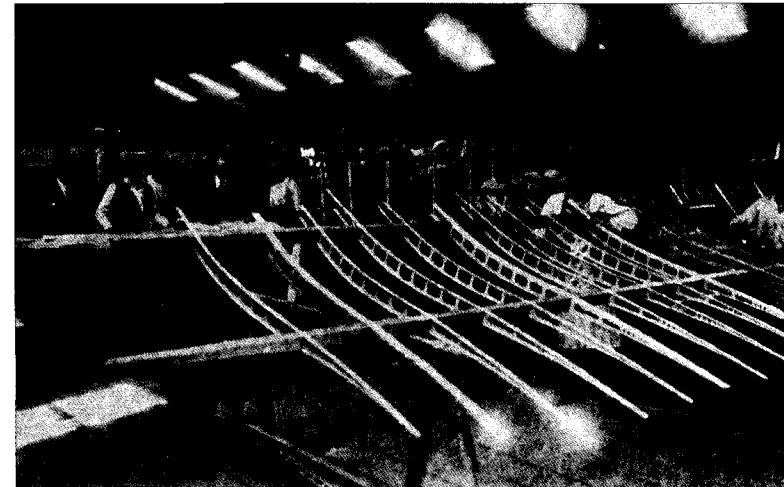
### ВИРОБНИЧА БАЗА

Отримання військових замовлень зумовило необхідність розширення виробничої бази колишніх майстерень. Навесні 1914 р. розпочались будівельні роботи, і до 1916 р. в Одесі та її околицях звели низку виробничих дільниць: слюсарне і штампувальне відділення на Канатній вулиці, механічне — на Французькому бульварі, деревообробне — поблизу Пересипу. Продовжували функціонувати й старі майстерні в районі іподрому. А за 12 верст від міста, на Стрільбищенському полі, спорудили новий заводський комплекс зі зварювальним, складальним, малярним та іншими цехами, складами, ангарами й випробувальним аеродромом. Для сполучення з містом збудували залізничну гілку і придбали рухомий склад. Тут велось складання літаків «Анаде» та «Анасаль», тоді як «Фармани» і «Буазени» складались у відділенні на Канатній вулиці. Суттєво зросла кількість робітників. Якщо в липні 1914 р. на «Анатрі» працювало 95 чоловік, то в листопаді того ж року — 150, у липні 1917 — вже 1 380, а на початку 1918 — 1 900 робітників і 230 службовців. Загальна площа території одеського заводу разом із заводським аеродромом сягала 240 000 кв. сажнів\*, а площа будівель — майже 3 000 кв. сажнів. На підприємстві функціонував 131 верстат та 29 двигунів загальною потужністю 230 к. с. Детальний опис одеського заводу «Анатра» містить свідоцтво, видане старшим фабричним інспектором Херсонської губернії 22 грудня 1916 р. Відповідно до нього, на той час до складу заводу входили основне підприємство на Стрільбищенському полі, де працювало

\*Стара російська міра довжини, що вживалася до заведення метричної системи в 1918 році. З 1835 року довжина сажня була остаточно визнана як така, що дорівнює 3 аршинам, або 48 вершкам, або 213,36 см. Квадратний сажень дорівнював 9 квадратним аршинам.



Свердлильне (ліворуч)  
і гвинторізне (праворуч)  
відділення механічного цеху  
Вгорі добре видно деталі  
трансмсії — в ті часи окремі  
верстати не мали власних  
двигунів, натомість приводились  
у дію через складну трансмісію  
від централізованих силових  
установок.



Складання консолі  
крила «Анасаля»  
Добре видно деталі  
набору крила — нервюри  
і два лонжерони.

1 030 робітників, і три відділення: на вулиці Канатній, 22 (430 працюючих), на вул. Ольгіївській, 5 (90 робітників) та на вул. Кондратенка, 36 (300 працюючих). Останнє відділення в січні 1917 р. перевели з орендованого приміщення у власне — на вул. Белінського, 17. Річна продуктивність заводу разом з усіма відділеннями, згідно з тим же свідоцтвом, оцінювалася у 17 млн. крб. Для порівняння зауважимо, що за два роки до цього річна продуктивність підприємства була визначена в 1,2 млн. крб., тобто вона зросла більше ніж у 14 разів. Показники річної продуктивності в ті часи надавали дуже великої ваги — він визначав спроможність підприємства виконати укладені контракти (фірмі впродовж року не могли бути видані замовлення на суму більшу, ніж її річна продуктивність, визначена фабричною інспекцією).



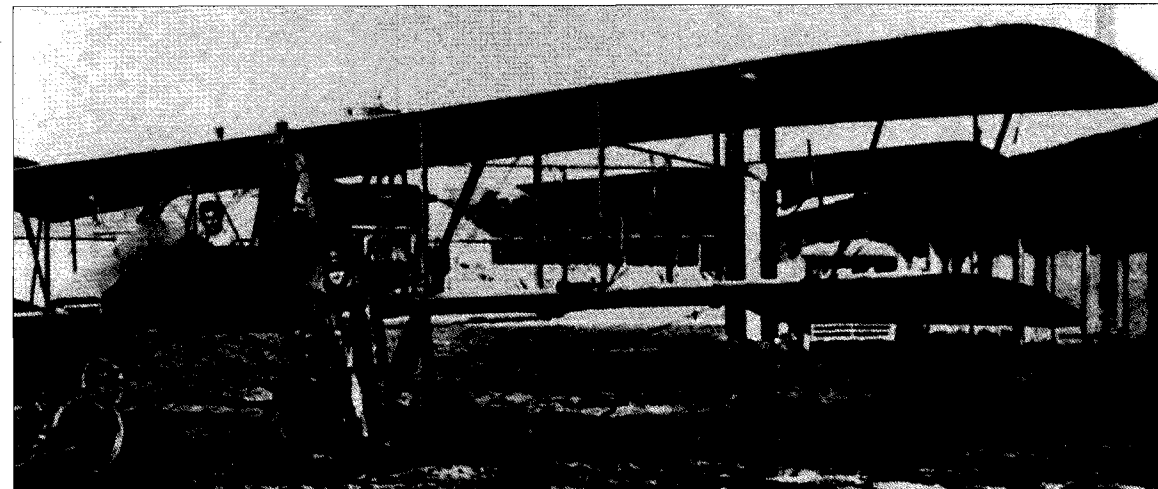
### ФРАНЦУЗЬКИЙ СПАДОК

Аж до 1916 р. основу виробничих програм фірми «Анатра» становили літаки французьких проектів — «Фармани», «Буазени», «Морани» та «Ньюпори» різних модифікацій. Випуск цих літаків, значною мірою морально застарілих, тривав і пізніше, хоч використовувались вони в той час могли виключно в навчальних цілях. Відносно широко застосовувались на фронті лише «Буазени» — двомісні біплани із штовхаючим гвинтом. Поширення цих літаків у Росії зумовлювалось доступністю двигунів для них — 9-циліндрових зірковидних стаціонарних моторів рідинного охолодження французької фірми «Сальмсон» потужністю 130—150 к. с. «Моторний голод» був справжнім бичем авіапрому Російської імперії. «Сальмсон» ж не тільки постачалися з-за кордону, але й виготовлялись на московській філії французької фірми. Озброєння «Буазенів» складалося з одного-двох кулеметів на шкворневих установках і кількох десятків кілограмів авіабомб. У російській авіації літаки цього типу позиціонувались як «артилерійські»\*.

Перший контракт на постачання «Буазенів» за № 4995/1785 був укладений з одеською фірмою 10 травня 1915 р. Він передбачав виготовлення 30 апаратів моделі «Буазен LA» за ціною 10 000 крб. за одиницю, а також комплектів запчастин — на загальну суму 550 228 крб.\*\* 22 серпня 1915 р. військові замовили ще півтори сотні «Буазенів» досконалішої моделі «LAS» (контракт № 20346), а 18 лютого наступного року — ще 20 таких літаків (контракт № 18917). Як і в попередньому випадку, вартість одного літака визначалась у 10 000 крб., але згодом була встановлена в розмірі 13 500 крб. — така ціна вважалась стандартною для двомісних літаків т. зв.

\*Літаки-коригувальники артилерійського вогню.

\*\*У цю суму, як і в більшості інших контрактів, не входила вартість двигунів, пропелерів та озброєння, що окремо замовлялись військовим відомством.

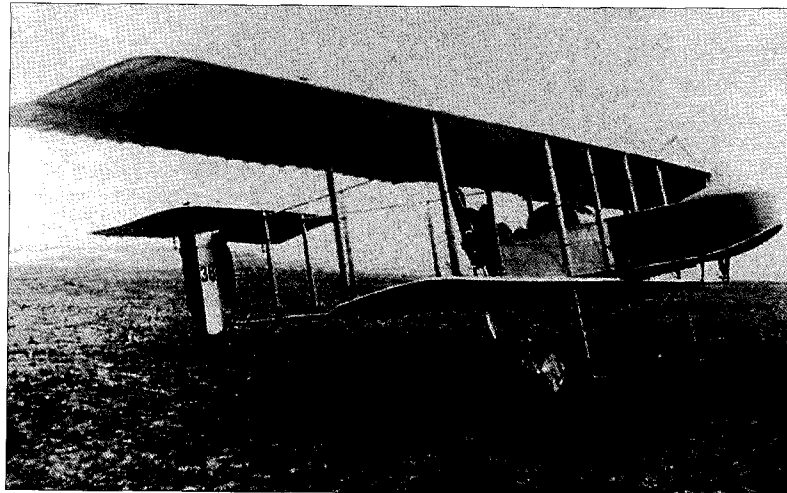


Бомбардувальник «Буазен LA»

«корпусного типу»\* незалежно від моделі та виробника. Передбачалось також постачання комплектів запчастин — індивідуальних і т. зв. «загонових» (на 10 літаків). Ліцензійні платежі французькій фірмі-розробнику сплачувало військове відомство. Загальна слабкість промислової бази Росії змушувала замовляти цілу низку комплектуючих і напівфабрикатів за кордоном. Скажімо, упродовж вересня—грудня 1915 р. фірма «Анатра» придбала в нейтральній Швеції товарів на 135 000 крон, зокрема поковок і коліс для «Буазенів».

Військове відомство встановило досить жорсткі умови виконання замовлень — перші вісім літаків з першого контракту мали бути здані замовнику до 31 серпня 1915 р., а виготовлення всієї партії (30 машин) мало завершитись до 31 грудня. Але терміни виявились безнадійно зірваними — до грудня жодна машина не була готова. А оскільки модель «Буазен LA» встигла застаріти, до контракту № 4995/1785 внесли зміни — тепер «Анатра» мала виготовити таку ж кількість літаків модифікації «LAS». 28 лютого 1916 р. за цим контрактом фірмі надали двомісячну відстрочку — чиста формальність, покликана знизити штрафні санкції, оскільки відставання від графіка вже давно перевищило вказані два місяці. У підсумку постачання літаків за другим контрактом почалося раніше — вже до кінця листопада здали замовнику 16 одиниць, а ще 27 знаходились на заводі в готовому вигляді, але без двигунів. При цьому підприємство працювало надзвичайно напружено, а крім того, постійно з'являлись усе нові проблеми. Наприклад, у травні 1916 р. виявилось, що всі приміщення заводу забиті більш ніж півсотнею літаків на різних стадіях

\*Літаки, що призначались для корпусних авіагонів.



складання. Будівництво ж «казенних» (тобто фінансованих за рахунок державної субсидії, а не контрактних коштів) складальних ангарів лише почалось. Це змусило адміністрацію прохати замовника про чергову відстрочку. Через нерозпорядливість адміністрації заводу й поставальників сировини і напівфабрикатів на підприємстві на 24 травня 1916 р. накопичився надлишок матеріалів на загальну суму 6,5 млн. крб., але при цьому не вистачало деяких типорозмірів труб. Бракувало навіть лісоматеріалів для ящиків, в які упаковувались літаки. Таким чином, до 1 серпня 1916 р. військове приймання пройшло лише 100 «Буазенів» — рівно половина з числа замовлених.

Затягування поставок «Буазенів» призвело до того, що вони встигли морально застаріти. Спроби покращити тактико-технічні характеристики літаків робили авіатори зі стройових частин. Найбільших успіхів тут досяг підпоручик Петро Іванов, льотчик 26-го корпусного авіазагону. Його машина, названа «Буазеном Іванова», або ж скорочено «В. І.», отримала нову гондолу для екіпажу, були внесені зміни в конструкцію шасі та крил. Завдяки цьому вдалось підвищити швидкість «Буазена» на 20 км/год при збереженні попереднього типу двигуна. Але поліпшення льотних якостей було досягнуто за рахунок надмірного полегшення конструкції. Від цього постраждала така необхідна в польових умовах міцність, та виявилось це значно пізніше, уже в ході експлуатації у фронтових підрозділах. Поки ж «Буазен Іванова» успішно пройшов випробування, про що 28 серпня 1916 р. було відправлено бадьорий звіт у Петроград. Сам літак передали для фронтових випробувань у 36-й корпусний авіазагін. 7 жовтня 1916 р. було затверджено

рішення про заміну 100 ще не виготовлених літаків «Буазен LAS» машинами «В. І.» зі строком виконання до кінця року. Цікаво, що це рішення прийняли заднім числом, бо перші п'ять «В. І.» здали замовнику ще 27 вересня. Та це не допомогло дотриматись термінів — виготовлення останніх із сотні «Буазенів Іванова» з серійними номерами 527—626 завершили лише 17 червня 1917 р., причому майже третина з них була прийнята «в казну» впродовж квітня—червня 1917 р. Цікавими і своєрідними були фінансові стосунки фірми й військового відомства. Артур Анатра, з огляду на внесені в конструкцію «Буазена» зміни, вимагав збільшення контрактної ціни «В. І.» на 1 000 крб. за одиницю. Військове відомство ж, навіть визнаючи факт втрати фірмою 720 крб. на кожному модифікованому літакові, наполягло на збереженні попередньої ціни!

Іншим типом біпланів французької розробки, що будувався фірмою «Анатра», був «Фарман» — з якого, власне, й починалась військова програма підприємства. Так само, як і «Буазен», «Фарман» мав штовхаючий гвинт і ферменну конструкцію замість фюзеляжу. Найпримітивніша модифікація — «Фарман IV» — не мала навіть гондoli для екіпажу (пілот сидів на нижньому крилі). Наступні моделі стали двомісними, крім того, в конструкцію була введена гондола для екіпажу. «Фармани» обладнувались ротативними двигунами повітряного охолодження фірм «Гном», «Рон» чи «Клерже» потужністю 50—100 к.с. Такі мотори були легкими й простими за конструкцією, але неекономічним й ненадійними — їхній ресурс не перевищував 500 годин, а міжремонтний період становив усього 50 годин. Озброєння проектом не передбачалось, однак у стройових частинах їх іноді обладнували кулеметом на шворневій установці.

В Одесі в роки Першої світової війни будувались «Фармани» чотирьох модифікацій — IV, XVI, XX й XXII. Перша з них використовувалась виключно в авіашколах, інші ж три, які відрізнялись одна від одної площею крил і незначними технологічними вдосконаленнями, знайшли застосування і на фронті, хоча суттєво поступались ворожим літакам. За період з листопада 1914 р. до лютого 1917 р. «Анатрі» було замовлено 278 «Фарманів». Майже половину — 138 одиниць — становили найпростіші машини «Фарман IV» (контракти №№ 4996/1786, 15145 і 20858 від 10 березня, 3 липня і 27 серпня 1915 р., а також № 17393 від 17 лютого 1916 р. — відповідно на



**«Ньюпор XXI»**  
одного з авіагонів  
Південно-Західного фронту  
Під час війни «Анатра»  
як випускала різні модифікації  
літаків «Ньюпор» за французькою  
ліцензією, так і здійснювала  
їх ремонт.



28, 20, 40 і 50 одиниць). Виготовлення цих примітивних літальних апаратів велось досить швидким темпом. Перші 28 «четвірок» були здані замовникові до 9 травня 1915 р., за другим контрактом літаки були виготовлені до кінця вересня 1915 р., за третім — до кінця жовтня. Нарешті, півсотні останніх «Фарманів IV» здали до 30 квітня 1916 р.

Літаків «Фарман XVI» за час Першої світової війни було збудовано всього півтора десятка. Ця партія була замовлена 25 листопада 1914 р. (контракт № 14701/6353), а її виготовлення завершилось до березня наступного року. За тим же контрактом замовили 15 «Фарманів XXII-bis», а ще 15 машин цього типу було замовлено 6 квітня 1915 р. (контракт № 7122/2163). Ціна таких машин визначалась у 7 300 крб. за одиницю. Машини, замовлені за першим контрактом, були здані замовникові до березня 1915 р. Виготовлення другої ж партії затягнулось — замість передбаченого умовами терміну травня 1915 р. перші літаки цієї партії військовий представник прийняв лише 31 грудня, а останні — 10 лютого вже 1916 р.

Літаки «Фарман XX» були замовлені Військовим відомством у кількості 95 одиниць: 15 машин 12 грудня 1916 р. і 80 — 19 лютого 1917 р. (контракт №№ 91081/19427 та 33065/5979). На той час такі аероплани вже розглядались виключно як навчальні. Перші півтора десятка «Фарман XX» (серійні номери 718—732) були прийняті замовником до 1 вересня 1917 р. і 5 жовтня відправлені на Петроградський авіасклад, а також у Московську авіашколу. Виготовлення ж решти затягнулось. За станом на грудень 1917 р. на заводі

знаходилось 13 «Фарманів», які пройшли військове приймання, але не були відправлені в частини. Передбачалося, що «Фармани» як навчальні літаки будуть замінені трохи досконалішими літаками розробки фірми «Кодрон». З листопада 1917 р. фірмі «Анатра» видали замовлення на поставку 40 літаків цього типу, але до виготовлення їх так і не приступили. Не був реалізований і ще один проект — виробництво «Анатрою» літаків-розвідників «Фарман XXX»\*. У серпні 1916 р. Анатра отримав комплект креслень цієї машини, але з огляду на налагодження виробництва літаків власної конструкції («Анаде», а згодом «Анасал») нова модель «Фармана» у виробництво так і не потрапила.

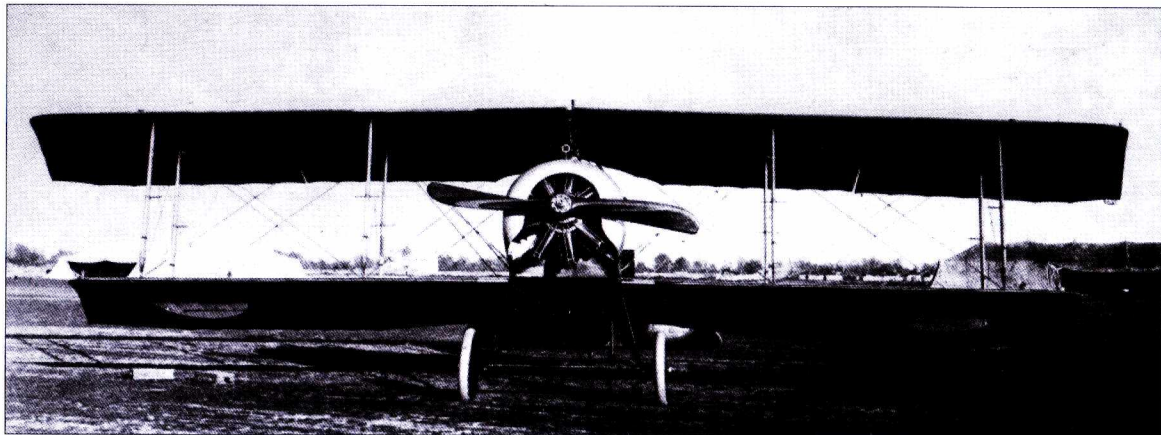
Поряд із біпланами, за французькими проектами складались і літаки-моноплани «Ньюпор IV» та «Моран G». Ці двомісні літаки обладнувались ротативними двигунами потужністю 70—80 к. с. На початковому етапі війни вони використовувались у фронтових частинах як розвідники, згодом же служили як навчальні.

Перші десять «Ньюпорів» замовили 25 листопада 1914 р. разом із двома модифікаціями «Фарманів». Ці моноплани (серійні номери 88—97) були поставлені до березня 1915 р. Ще 40 «Ньюпорів IV» за ціною 8 000 крб. за одиницю було замовлено 6 квітня 1915 р. Виготовлення цієї партії затягнулось і вже до моменту здачі замовникові перших літаків наприкінці листопада 1915 р. стало зрозуміло, що «Ньюпори» непридатні для бойової служби. Тож військові прийняли лише 20 літаків (с/н 161—180), а замовлення на решту було переоформлене: 18 січня 1916 р. на літаки «Моран L» (т. зв. «Моран-Парасоль»), але й вони не були збудовані — вже за два місяці замовлення переоформили на біплани «Анаде». Цікавим і до кінця не з'ясованим моментом в історії «анатрівських» «Ньюпорів» є переобладнання останнього виготовленого літака цього типу (с/н 180) в біплан. Повідомлення про приймання такого літака датоване 25 серпня 1916 р., однак жодних подробиць стосовно його конструкції встановити не вдалось.

Машини «Моран G»\*\* вперше були замовлені «Анатрі» 30 вересня 1915 р. (контракт № 24756) у кількості 30 одиниць. Не минуло й двох місяців, як усі машини були здані замовнику. 17 лютого наступного року замовили ще 20 таких літаків (контракт № 17393), що було виготовлено до кінця квітня. Надалі ж військові відмовились від придбання застарілих монопланів «Ньюпор» та «Моран», 17 серпня 1916 р. видавши розпорядження

\*Друга назва, що використовувалася в Росії — «Фарсаль», оскільки вони були обладнані двигунами «Сальмсон».

\*\*Інші назви, що використовувались в Росії — «Морже» та «Моран 14-метровий» (площа крила літака дорівнювала 14 м²).



#### «Анаклер»

Літак відрізняється підковоподібним капотом, кільцевим стрілецьким прицілом і курсовим кулеметом, що встановлений на верхньому крилі для стрільби понад гвинтом.

припинити виготовлення таких літаків, а заготовлені деталі передати в авіашколи як запчастини. Але такий розвиток подій не влаштував власника підприємства. 12 грудня того ж року він «пробив» чергове замовлення на десять «Моранів 14-метрових» за ціною 7 500 крб. за літак (контракт № 91081/19427). Судячи з того, що апарати пройшли військове приймання вже через три дні після укладення контракту, мова йшла про купівлю військовими вже готових літаків, що знаходились на підприємстві. Кілька «Моранів» усе ще лишалось на фірмі, і в обстановці наростаючого безладу осені 1917 р. Анатра зумів-таки «зіпхнути» частину з них — 12 жовтня «закупівлею готівковою» (тобто без попереднього укладення контракту) Військове відомство придбало п'ять таких літаків. Та ці машини так і не покинули заводу — заявок на «Морани» від авіашкіл уже не надходило.



#### ВИРОБИ ДЕКАНА

Наступним логічним кроком Анатри після отримання серійних замовлень на ліцензійні копії іноземних літаків стала організація власного конструкторського відділу. При цьому, незважаючи на наявність власних кадрів (того ж Василя Хіоні), ставку зробили на іноземних фахівців. На посаду головного конструктора запросили француза Е. А. Декампа (у Росії писали «Декан»). Ймовірно, готових конструкторських рішень він запропонувати не міг. Тому для подальшого впровадження у виробництво буквально напередодні Першої світової війни в німецької фірми «Авіатік» придбали проект т. зв. «легкого кавалерійського літака» Р 20 — одного з небагатьох німецьких аеропланів, спроектованих під ротативний двигун. Мотори цього класу були набагато більше поширені в Росії, ніж рядні двигуни рідинного охолодження (за тодішньою термінологією — «автомобільного типу»), характерні для німецької авіації.

Адаптований до умов виробництва в Росії літак Р 20 отримав назву «Анатра Д» (тобто Декан), яка часто скорочувалась до «Анаде». У процесі адаптації німецький мотор «Оберурсель» замінили французьким двигуном «Гном-Моносупап» потужністю 100 к. с. «Анаде» являв собою типовий для періоду Першої світової війни двомісний багатоцільовий літак-біплан суцільно дерев'яної конструкції із тягнучим гвинтом.

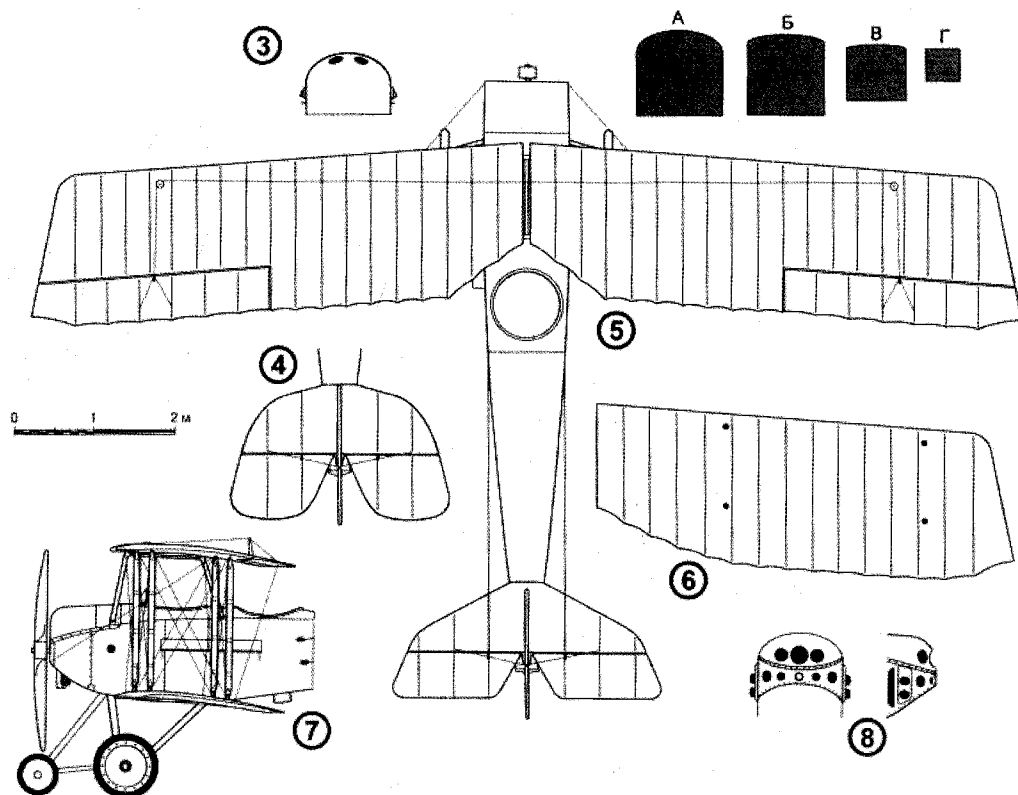
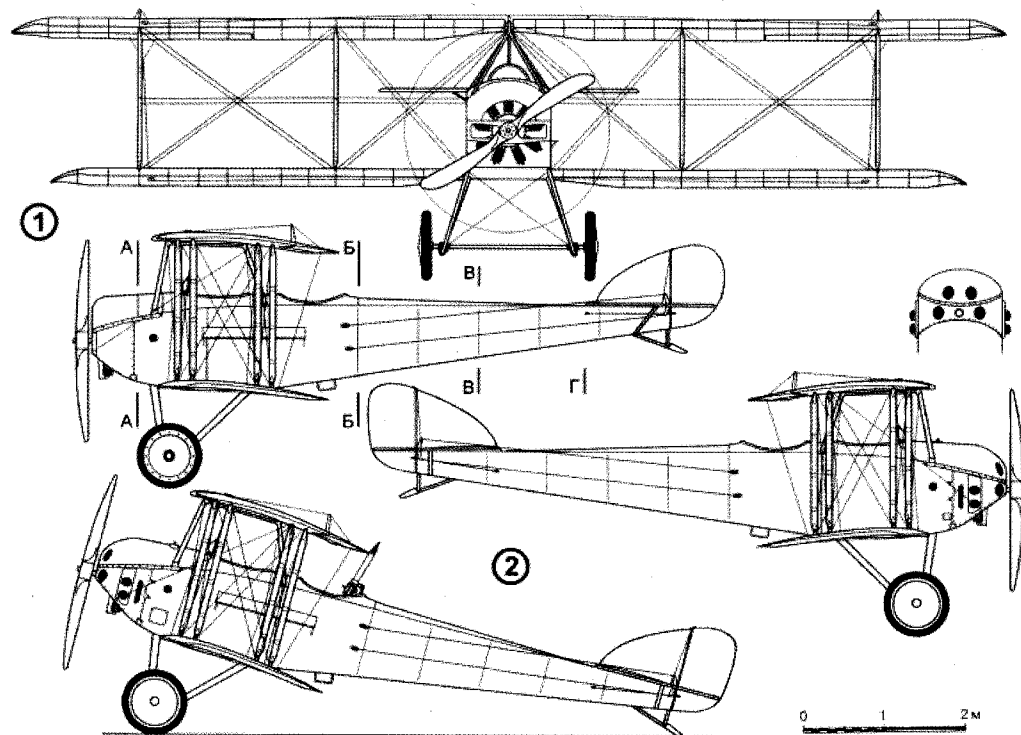
Важко пояснити тривалий період впровадження «Анаде» у виробництво — хоча проект був придбаний ще до серпня 1914 р., перший політ прототипу відбувся лише 19 грудня 1915 р. Ймовірно, А. Анатра був не дуже задоволений наявними замовленнями на літаки французьких взірців і не бажав ризикувати, впроваджуючи

«Анаде»  
одного з російських авіагонів  
на польовому аеродромі

На задньому плані —  
моноплан-розвідник «Моран G».  
1917 рік

Львівський національний університет  
імені Василя Стефаника  
код 02125266  
**НАУКОВА БІБЛІОТЕКА**  
інв. № 807341





Двомісний одномоторний багатоцільовий літак-біплан суцільно дерев'яної конструкції.

Фюзеляж — дерев'яна ферма прямокутного перерізу, набрана з ясеневих лонжеронів і поперечок, скріплених за допомогою металевих накладок. Обшивка передньої частини фюзеляжу (до обрізу кабіни) фанерна (за винятком алюмінієвого капота над двигуном), решти фюзеляжу — полотняна.

Крила дволонжеронні з лонжеронами з сосни, фанерними нервюрами і дротяною задньою кромкою. Верхнє і нижнє крило з'єднані сосновими стійками і сталевими тросами-розтяжками з регульовальними тендерами. Елерони із каркасом з тонкостінних сталевих труб — тільки на верхньому крилі. Обшивка крил полотняна. Консоли верхнього крила кріпились до фюзеляжу за допомогою пілона-«кабана» із сталевих труб, нижнього — через поперечні розпірки на нижніх лонжеронах фюзеляжу. Конструкція літака дозволяла легко від'єднати ліву і праву біпланні напівкоробки для зручності транспортування наземним шляхом.

Хвостове оперення мало трубчасті обводи по контуру і дерев'яні нервюри. Кіль і стабілізатор кріпились до фюзеляжу на болтах.

Шасі із сталевих труб овального перерізу. Колеса «велосипедного типу» із спицями або ж із суцільними алюмінієвими дисками. Амортизація — з гумових шнурів. Хвостова опора з ясенєвого бруска кріпилась до фюзеляжу на шарнірній підвісці з гумовою амортизацією.

Силова установка — ротативний 9-циліндровий двигун повітряного охолодження «Гном-Моноспан» потужністю 100 к. с. На перших серіях «Анаде» він кріпився між двома моторами — передньою і задньою; пізніше від передньої моторами відмовились. Запас палива (115 кг) знаходився в паливному баку під сидінням пілота, розділеному герметичними перегородками на три секції. Мاستилобак, розташований у передній частині пілотської кабіни, вміщав 27 кг моторної оливи.

Екіпаж розміщувався тандемом — пілот у передній кабіні, спостерігач — у задній.

Озброєння: 1 кулемет на шворневій установці — «Льюїс», «Кольт» чи «Максим» — у кабіні спостерігача; до двох пудів (32 кг) авіабомб.

## ТЕХНІЧНИЙ ОПИС ЛІТАКА «АНАТРА Д» («АНАДЕ»)

На малюнку ліворуч:

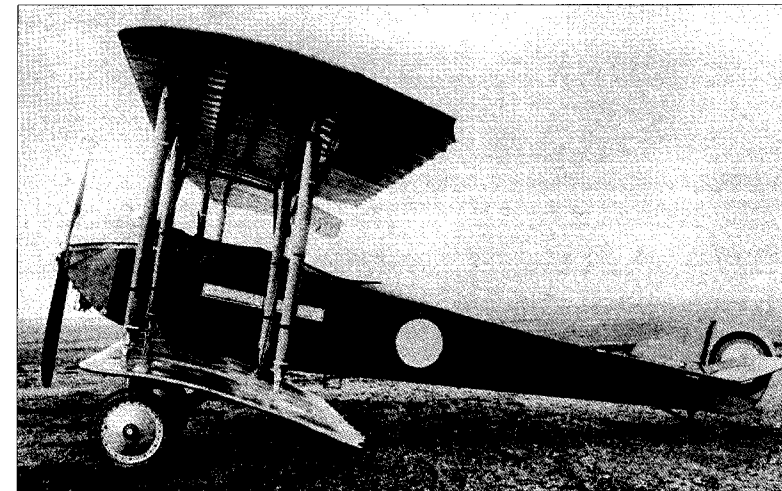
- 1 — «Анаде» з раннім варіантом капота;
- 2 — серійний «Анаде» з подовженим капотом та шворневим кулеметом «Льюїс», закріпленим у похідному положенні;
- 3 — один із пізніх варіантів капота;
- 4 — варіант стабілізатора;
- 5 — «Анаде» з раннім варіантом капота, вигляд згори;
- 6 — нижнє крило;
- 7 — навчальна версія «Анаде» з додатковою протикапотажною парою коліс;
- 8 — капот «Анаде» із збільшеною кількістю вентиляційних отворів.

нову конструкцію. У підсумку характеристики літака, цілком прийнятні на початку Першої світової війни, до моменту початку серійного виробництва «Анаде» в 1916 р. вже не задовольняли. Та нічого кращого промисловість запропонувати не могла...

Перші результати випробувань (а проводив їх теж француз — льотчик-випробувач фірми «Анатра» Робіне) показали слабку керованість машини, а також недостатню поздовжню і поперечну стійкість. За висновком комісії, очолюваної полковником Вегенером, літак був представлений на випробування у недоведеному вигляді. Результати випробувань привели до поступового внесення в конструкцію низки змін. Зокрема, збільшили стріловидність крила з 4° до 8°, а кут його установки — з 3,5° до 6°; змістили біпланну коробку на 200 мм назад, а сидіння пілота і спостерігача — відповідно на 50 і 150 мм уперед; суттєво (майже на 50 %) збільшили площу хвостового оперення, а елеронів — на 20 %.

Упродовж 1916 р. одеська фірма набрала величезний пакет замовлень на літаки «Анаде». Перш за все, в березні (17 і 26 числа) було укладено контракти №№ 30160 та 32193 — кожен на півтори сотні таких літаків. Того ж місяця частину контрактів на старі типи літаків перевели на «Анаде» у співвідношенні 3 до 2, збільшивши пакет замовлень ще на 69 одиниць. 26 квітня за контрактом № 43953 замовили ще 80 бойових і десять навчальних «Анаде» з терміном виконання до 15 січня 1917 р. Нарешті, 27 липня уклали контракт № 39614/22486, який передбачав виготовлення ще трьохсот біпланів цього типу. Таким чином, загальний пакет замовлень на літаки «Анатра Д» сягнув 759 одиниць!

Постачання серійних «Анаде» замовникові почалось 19 травня 1916 р. До кінця червня військовими було прийнято 34 бойових літаки цього типу й 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 у липні—жовтні 1917 р. збудували з трохи потужнішими, ніж «Гноми», моторами «Клерже 9Z» (110 к. с.) або «9В» (130 к. с.) — сім одиниць зі 110-сильними і 17 — зі 130-сильними. Такий варіант позначався як «Анаклер».



#### «Анаде»

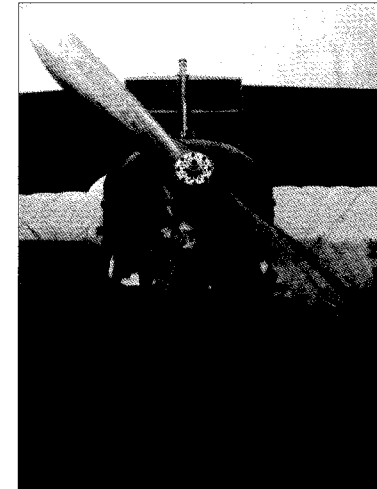
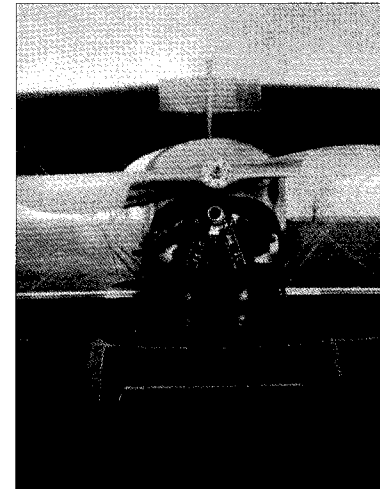
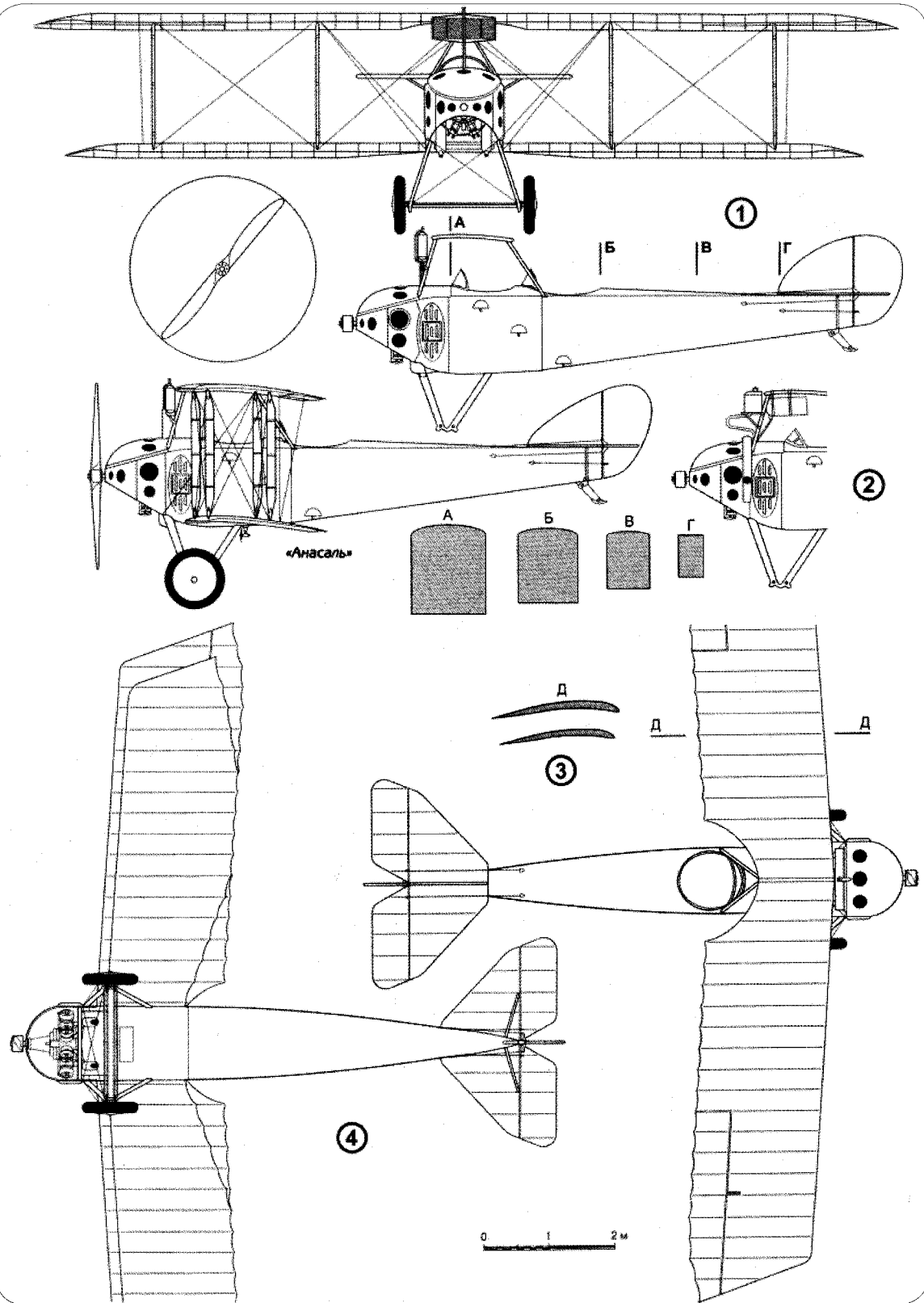
Один з перших серійних «Анаде» з раннім варіантом капота «нюпорівського» взірця і нетиповими алюмінієвими дисками коліс. Зазвичай літаки заводу «Анатра» комплектувались спицьованими колесами, що обтягувались полотном для покращення аеродинаміки і запобігання потраплянню аеродромної трави між спицями. Добре видно сходінку з лівого боку фюзеляжу.

Тривалий період налагодження серійного виробництва «Анаде» призвів до того, що літак устиг застаріти ще до моменту прийняття його на озброєння. Перш за все військових не влаштували його низькі динамічні характеристики й мала вантажопідйомність. Для покращення цих якостей цілком логічним кроком було обладнання «Анаде» більш потужним двигуном. А єдиним доступним у Росії у відносно великій кількості авіамотором був уже згаданий «Сальмсон», який у модифікації Р 9 розвивав потужність 150 к. с. — в півтора разу більшу, ніж «Моносупап». Адаптований під нього варіант «Анаде» дістав назву «Анатра ДС» («Декан із Сальмсоном»), або ж «Анасаль».

Встановлення потужнішого, але й важчого двигуна змусило конструктора внести низку змін у літак. Було посилено каркас фюзеляжу, а його обшивка стала повністю фанерною (на «Анаде» хвостова частина фюзеляжу обшивалась полотном). Дещо збільшились габаритні розміри літака. Для збереження потрібного центрування верхнє крило пересунули вперед. Оскільки «Сальмсон» був мотором рідинного охолодження, у конструкцію силової установки ввели радіатор стільникового типу, який встановили перед передньою кромкою верхнього крила. У процесі серійного виробництва кілька машин замість 150-сильного «Сальмсон Р 9» отримали мотор модифікації R 9 потужністю 160 к. с. Перший літак з таким мотором успішно пройшов випробування 24 лютого 1917 р. Іноді такий варіант іменувався «Анатра ДСС».

Будівництво прототипу «Анасаля» велось практично одночасно з першими серійними «Анаде». Він уперше піднявся в повітря 25 липня 1916 р.,





**«Анасаль» спереду**  
Добре видно зіркоподібний мотор «Сальмсон» потужністю 160 к.с. і радіатор, установлений перед верхнім крилом. У літака на фото ліворуч пофарбовані лопаті гвинта.

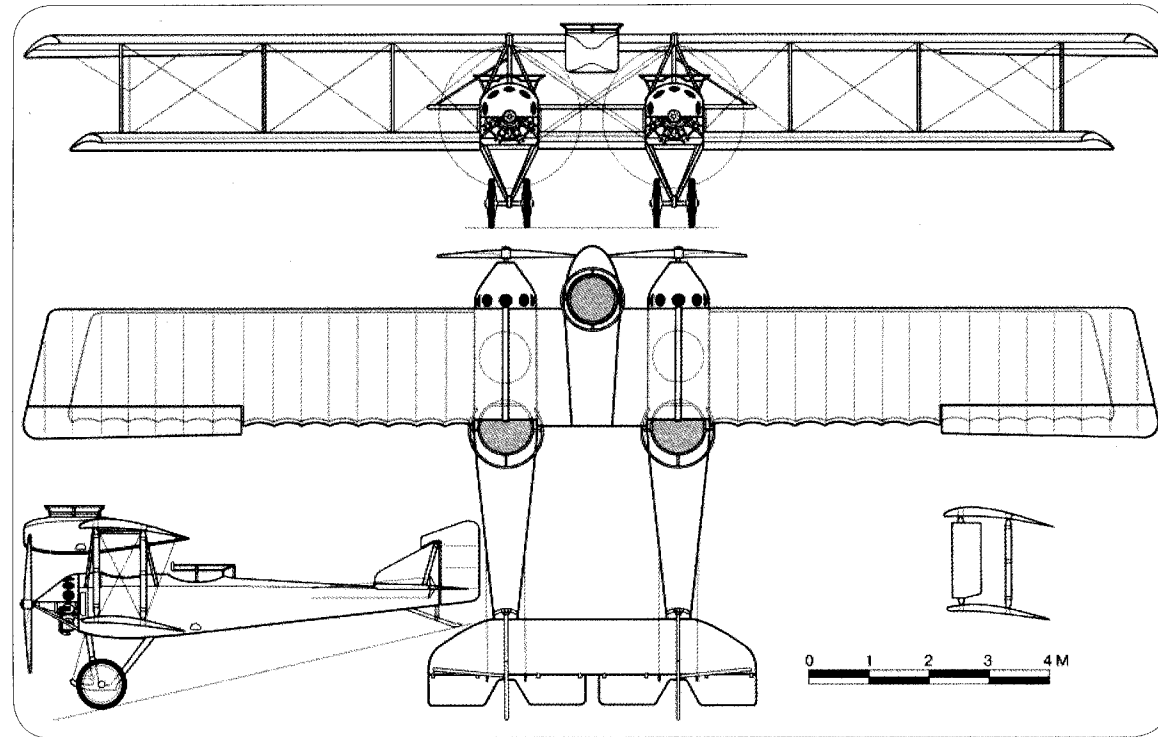
але доопрацювання конструкції потребувало досить багато часу. Зокрема, довелося змінювати конструкцію капота для кращого охолодження мотора, встановити систему обігріву мастилопроводу, змінити конструкцію вихлопної системи, щоб відпрацьовані гази не потрапляли в кабінку. Лише в грудні 1916 р. військові визнали літак таким, що відповідає вимогам. 14 і 15 грудня були підписані два контракти (№№ 91178/18776 та 91179/9810) на виробництво відповідно 250 та 150 «Анасалів», а рівно за рік після першого польоту був укладений ще один контракт (№ 39614/22486), що довів загальну кількість замовлених на «Анатрі» літаків цього типу до 700 одиниць. При цьому всі вони мали бути готові до 31 грудня 1917 р. Реально ж замовник прийняв до кінця року тільки 46 таких літаків, 36 із них — у листопаді-грудні. Врешті-решт, лише кілька машин потрапило у фронтові частини, ще кілька — «осіли» в одеському 1-му авіапарку, а 28, що пройшли військове приймання, за станом на 31 грудня 1917 р. знаходились на заводі. Крім «Анатри», літаки типу «Анасаль» передбачалось будувати й у Бердянську на заводі фірми «Матіас» (спочатку тут збирались будувати літаки-розвідники французької конструкції типу «Спад», але для них потрібні були вкрай дефіцитні мотори «Іспано-Сюїза»). 4 грудня 1917 р. цьому підприємству замовили 100 аеропланів «Анасаль», а 16 грудня фірмі «Анатра» видали наряд на відправку до Бердянська одного такого літаків як взірць для виробництва\*. Однак він до Бердянська так і не прибув і жодного «Анасаля» завод «Матіас» у кінцевому підсумку не збудував.

На малюнку ліворуч:  
1 — фюзеляж «Анасаля» із зміненою формою боковин капота й вертикального оперення;  
2 — носова частина чехословацького «Анасаля» із зовнішнім вихлопним колектором, додатковим бензобаком під верхнім крилом і нестандартним водорадіатором;  
3 — профіль верхнього та нижнього крила;  
4 — вигляд літака згори і знизу.

\*Такий метод — надання взірцевого літака замість комплексу креслень — часто застосовували в авіаційній промисловості тієї доби.

## ДОСЛІДНІ КОНСТРУКЦІЇ

Поряд із серійними літаками на фірмі «Анатра» було створено цілу низку конструкцій, що так і лишились в одиничних дослідних зразках. Більшість їх були похідними від «Анаде», на основі якого конструктори Декан і Хіоні створили ряд машин різних розмірів і призначення. Зокрема, влітку 1916 р. на випробування вийшов тримоторний літак, який спочатку фігурував у листуванні як «великий апарат», а згодом отримав позначення «Анатра ДЕ». Він являв собою дещо збільшений «Анаде» зі 140-сильним «Сальмсоном» у передній частині і двома 80-сильними двигунами «Рон» зі штовхаючими гвинтами в бічних міжкрильних гондолах. У носових частинах мотогондол знаходились місця для стрільців з кулеметними установками. Наявність трьох стрілецьких установок забезпечувала літаку майже круговий обстріл. За задумом конструктора, літак мав використовуватись як бомбовоз. При цьому відстань до цілі з бомбовим навантаженням він долав би з усіма працюючими двигунами, а звільнившись від бомб, повертався б на одному «Сальмсоні». 23 червня 1916 р. «великий апарат» здійснив перший політ, а 25-го — другий, тривалістю 20 хвилин, у ході якого досяг висоти 400 м. Але під час одного з наступних польотів апарат було пошкоджено. У підсумку зробили висновок про те,



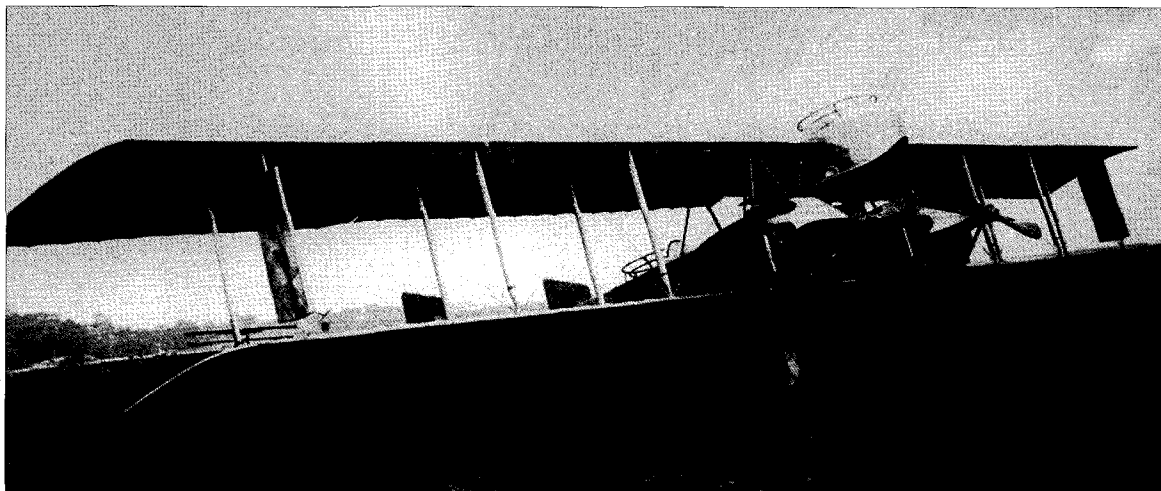
що літак не може бути впроваджений у серійне виробництво і роботи над ним згорнули.

Практично одночасно з «Анатра ДЕ» на випробування вийшов ще один важкий літак — т. зв. «Двохвостка Анатра», він же — «Анатра ВХ», він же — «Анадва». Його конструктор Василь Хіоні пішов оригінальним шляхом: він з'єднав два подовжені фюзеляжі серійних літаків «Анаде» спільним центропланом, на верхньому крилі якого розташовувалася стрілецька гондола. Та потужності двох «Моносупаїв» не вистачало, і навесні 1917 р. був збудований другий екземпляр «Двохвостки» з використанням фюзеляжів «Анасалі» та 140-сильних «Сальмсонів». Випробування показали, що в принципі «Анадва» може використовуватись як бомбардувальник, але його льотні дані (насамперед — швидкість і корисне навантаження) не відповідають вимогам часу. У травні 1917 р. Хіоні спробував «проштовхнути» свою машину в серійне виробництво, скориставшись візитом в Одесу О. Керенського\*, але успіху не досяг. Намагаючись зацікавити своїм літаком Морське відомство, конструктор влітку 1917 р. обладнав дослідний зразок «Анадва» поплавцевим шасі. Та 11 серпня літак, керований самим конструктором, зазнав аварії при посадці на воду в районі Одеси і при цьому загинув механік, що поставило хрест

### Важкий бомбардувальник «Хіоні № 4»

Під такою назвою колишній інженер «Анатри» запропонував у липні 1920 року свою розробку «Анадва» радянській владі. Праворуч унизу, над масштабною лінійкою, зображено додаткові вертикальні стабілізуючі поверхні, що закріплені на зовнішніх стійках біпланної коробки. Під час випробувань їх було демонтовано.

\*У той час — військовий та морський міністр Тимчасового уряду.



**Двофюзеляжний п'ятимісний літак «Хіоні № 4»**

Це була одна з останніх машин, побудованих на підприємстві «Анатра» в 1921 році вже після еміграції в Італію його власника.

на кар'єрі проекту «Анадва» як гідролітака. Зрештою, втративши надію придбати сучасніші бомбардувальники, військові в жовтні 1917 р. замовили 50 таких літаків для «Ескадри повітряних кораблів»\*. Але жодна серійна «Анадва» так і не була виготовлена.

Значно прогресивнішим порівняно з поширеним у Росії «Сальмсоном» був 8-циліндровий дворядний двигун рідинного охолодження «Іспано-Сюїза» потужністю 150—200 к. с. залежно від модифікації. Восени 1916 р. вийшов на випробування літак «Анатра ДІ», або ж «Анадіс», збудований у габаритах «Анасаля», але обладнаний мотором «Іспано-Сюїза». Біпланна коробка й хвостове оперення повністю повторювали аналогічні вузли «Анасаля», а ось фюзеляж суттєво різнився. Тут конструктор застосував фанерний напівмонокок овального перерізу, аеродинамічно чистої форми, але досить важкий. Випробування йшли повільно, що викликало незадоволення замовника. 17 листопада 1916 р. конструктора Декана і льотчика-випробувача Робіне навіть звинуватили в саботажі. У червні наступного року випробування довелося взагалі зупинити через вихід з ладу двигуна (тріснуло одразу три поршні, а запасних не було). Контракт на постачання 300 «Анасалів» від 26 липня 1917 р. вже передбачав можливість обладнання частини літаків моторами «Іспано-Сюїза» замість «Сальмсонів». Але в Росію «Іспано-Сюїзи» постачались у дуже обмеженій кількості і всі двигуни йшли на московський завод «Дукс», де ними обладнували ліцензійні винищувачі «Спад». Налагодити ж ліцензійне виробництво «Іспано-Сюїз» не вдалося. Тож «Анадіс» так і залишився в єдиному екземплярі. Машина була офіційно придбана

*\*Стратегічне бомбардувальне з'єднання російської військової авіації, на озброєнні якого, між іншим, були славнозвісні важкі бомбардувальники «Ілля Муромець».*

*В 1918 році ескадра перейшла у спадок українській владі, але спочатку не використовувалася, а потім була знищена випадковою пожежею.*



**Літак «Анадва»**

Добре видно всі три кулеметні точки — фюзеляжні з кулеметами «Віккерс» і в гондолі на верхньому крилі — з «Кольтом». Літо 1916 р.

у заводу 7 березня 1917 р., але пройшла військове призначення лише в жовтні того ж року. Військовий льотчик штаб-капітан М. Макаров тоді звернувся з пропозицією здійснити на «Анадісі» переліт по країнах-союзницях Росії за маршрутом Одеса—Салоніки—Рим—Марсель—Париж і у зворотному напрямі. Мету польоту він сформулював так: «...*посетить фронты и заводы, увидет авиацию союзников, покажет русских летчиков, чтобы союзники лучше снабжали нас*». Незважаючи на весь хаос революційної доби, Макарову таки вдалось почати свій переліт, але на першій же ділянці маршруту відмовив двигун. Льотчик здійснив аварійну посадку в Румунії поблизу міста Ясси. Переліт закінчився, ледве розпочавшись, а разом із ним завершилася й історія «Анадіса»...

Одним із найбільш загадкових апаратів «Анатри» є літак «Анарено», згадки про будівництво якого трапляються в документах початку 1917 р., — тримісний літак з подвійним керуванням. Жодних подробиць щодо конструкції цього літака в архівах не виявлено. Незрозуміло також, чи був він добудований і випробуваний. Ризикнемо лише припустити, що «Анарено» був збільшеною модифікацією «Анасаля» під 220-сильний мотор «Рено» (наявність такого двигуна на заводі «Анатра» в 1917 р. точно встановлена за архівними даними).

Чи не єдиним дослідним літаком фірми «Анатра», який не веде свій родовід від «Авіатіка Р 20», був одномісний винищувач-моноплан «Анатра ДМ», або ж «Анамон» (тобто «Анатра Монокок»). Судячи з описів, він був аналогом французького винищувача «Моран N». Машина обладнувалась мотором «Гном-Моносупап» потужністю 100 к. с. і була озброєна одним кулеметом,



### Подвір'я заводу на Стрільбищенському полі

На першому плані – фюзеляж літаючого човна, ймовірно «М-5» конструкції Григоровича. Саме це фото стало підставою для тверджень про те, що такі літаючі човни випускались «Анатрою». Однак підприємство тільки ремонтувало їх.



що стріляв через гвинт (лопаті останнього для уникнення пошкоджень обладнали спеціальними відсікачами куль). У червні 1916 р. «Анамон» загалом успішно пройшов заводські випробування, розвинувши максимальну швидкість 165 км/год., і розглядався як прототип для запланованих до серійного випуску на «Анатрі» на початку 1917 р. 100 винищувачів. Але зрештою вибір зробили на користь більш сучасних біпланів «Ньюпор». Дослідний же зразок був куплений військовим відомством за суму 16 341 крб. і 10 серпня 1916 р. виданий льотчику 11-го винищувального авіазагону поручикові Станюковичу. Невдовзі літак розбився в одному з польотів.

У багатьох дослідженнях містяться згадки про виробництво на заводі «Анатра» літаючих човнів конструкції Д. Григоровича. Та жодних подробиць щодо конкретного типу гідролітаків, їх кількості, номерів контракту тощо виявити не вдалось. Ймовірно, одеська фірма займалась лише ремонтом літаючих човнів Чорноморського флоту. Та все ж ця фірма виступила з ініціативою створення спеціалізованого палубного літака для експлуатації з авіаносців. За задумом це мав бути двомісний апарат з мотором «Гном-Моносупап». У січні 1916 р. А. Анатра відвідав Севастополь, де зустрівся з командуванням авіації Чорноморського флоту з метою уточнення специфікації та узгодження деталей. Але подальшого розвитку цей цікавий проект не отримав.

Ще однією цікавою сторінкою в історії фірми була спроба налагодити співробітництво з Румунією. 30 жовтня 1916 р. Артур Анатра надіслав до Управління військово-повітряного флоту (УВПФ) телеграму, в якій повідомляв, що румунський уряд запропонував йому

налагодити ремонт і виробництво літаків у Румунії. Реакція УВПФ була блискавичною. Вже наступного дня в Одесу прийшла телеграма з Петрограда: «...*Помешать Вашим сношениям с Румынией, конечно, не можем. Но не лучше ли развивать производство для русской армии?*». Зваживши всі «за» і «проти», Анатра зрештою відмовився від румунської пропозиції.

Відзначимо, що крім літаків, А. Анатра намагався налагодити випуск глісерів — швидкісних моторних човнів, що обладнувались двигунами з повітряним гвинтом. Такі плавзасоби були визнані необхідними для забезпечення діяльності авіашкіл, розташованих у приморській місцевості, зокрема для проведення рятувальних операцій. 16 жовтня 1916 р. Анатра звернувся до УВПФ з пропозицією побудувати впродовж трьох місяців 16 глісерів з моторами «Анзані» потужністю 40 або 90 к. с. Після довгого розгляду військові таки замовили ці апарати в Одесі, але в кількості всього двох одиниць. Відповідний контракт за № 38713 був підписаний 1 липня 1917 р. Ціна одного глісера визначалась у 15 000 крб., а термін виконання замовлення — два місяці. Відомо, що один глісер був прийнятий замовником у жовтні 1917 р. і в грудні того ж року відправлений до Євпаторійської авіашколи. Яка ж доля другого апарата — встановити не вдалось.



### СІМФЕРОПОЛЬСЬКЕ ВІДДІЛЕННЯ

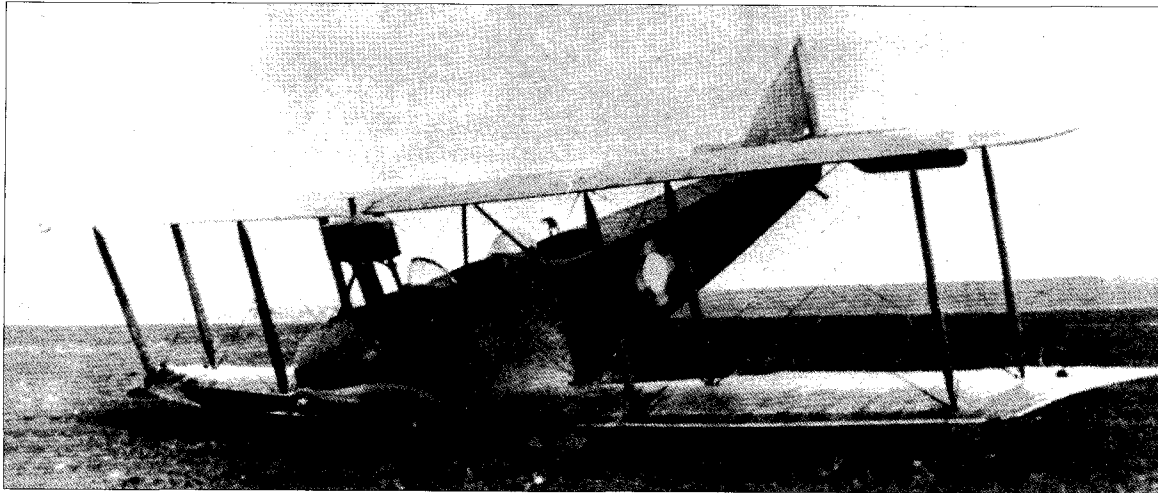
Зростання обсягів військових замовлень поставило перед власником фірми «Анатра» питання про необхідність розширення виробничих потужностей. В Одесі, як уже відзначалось, фірма володіла кількома розрізненими й досить віддаленими один від одного виробничими майданчиками. Тож для оптимізації виробничого процесу було вирішено будувати велике підприємство на новому майданчику, який дозволяв би подальше розширення. Для цього було вибрано м. Сімферополь. 7 березня 1916 р. А. Анатра уклав угоду з Головним військово-технічним управлінням (ГВТУ) про будівництво в цьому місті т. зв. «паралельного відділення» з середньомісячною продуктивністю 20 літаків. Фінансування частково здійснювалося з держбюджету — Анатра отримав 300 тис. крб. як безповоротну допомогу і ще 340 тис. — як безвідсотковий кредит. Термін будівництва визначався в шість місяців.

До кінця вересня 1916 р. спорудження заводу в основному завершилось і постало питання про вибір типу літака, який мав би випускатись у Сімферополі. Спочатку передбачалось видати замовлення на 150 літаків «Анасалів» з терміном постачання січень—червень 1917 р., що було підтверджено рішенням Виконавчої комісії при військовому міністрі від 20 жовтня 1916 р. Та вже за кілька днів вирішили все виробництво «Анасалів» зосередити в Одесі, а в Сімферополі налагоджувати випуск винищувачів. Після невдачі з монопланом «Анамон» взірцем вибрали французький біплан «Ньюпор XI», але зрештою цю модель замінили більш

сучасною — «Ньюпор XVII». Офіційний контракт № 32504/4682 уклали лише 30 січня 1917 р. Відповідно до нього, сімферопольське відділення «Анатри» мало збудувати 100 таких винищувачів під двигуни «Рон» — по 30 одиниць у квітні й травні і 40 у червні за ціною 11 000 крб. за літак.

Впровадження «Ньюпорів» у серійне виробництво катастрофічно відставало від намічених строків, причому встановити винних у цьому досить складно — як виробник, так і замовник не дотримувалися своїх зобов'язань. Наприклад, керівництво заводу заявило про необхідність надання комплекту креслень (як зразок на підприємство спочатку прислали розібраний винищувач). Але зроблено це було вже після закінчення контрактного терміну — 21 липня 1917 р. УВПФ же відповіло, що комплекту креслень «Ньюпора XVII» у розпорядженні Управління немає. Не справлялось військово-ве відомство і з постачанням двигунів. З огляду на це в контракті містилося спеціальне положення про можливе проведення випробувань у повітрі лише одного літака з кожних п'яти (у разі затримки постачання моторів більше ніж на три місяці). Але й така мінімальна кількість двигунів надана не була. Не дотримувалася специфікація за окремими вузлами. Наприклад, через неможливість дістати дюралюмінієві труби в конструкції шасі їх довелося замінити значно важчими сталевими.

Перебуваючи під тиском дирекції сімферопольського підприємства, військовий представник поручик Станюкович 27 вересня 1917 р. видав посвідчення про приймання 50 літаків «Ньюпор XVII» (с/н 101—150) «за зовнішнім оглядом» — без випробувань у польоті. Та це рішення викликало вкрай негативну реакцію УВПФ, керівництво якого вимагало анулювати свідоцтво, оскільки, мовляв, «гострої нестачі моторів не спостерігається». На цьому історія не завершилась. 5 грудня 1917 р. Станюкович подає до Петрограда рапорт, у якому відзначає, що прийняті 50 «Ньюпорів» на цей час складаються (цікаво, а як їх приймали у вересні — шматками?), і для проведення льотних випробувань просить прислати хоча б п'ять моторів. За два тижні прийшла відповідь з УВПФ: мотори «Рон» на складах відсутні. 18 січня наступного року Станюкович отримав з УВПФ повідомлення про те, що потрібні мотори таки будуть найближчим часом доставлені в Сімферополь з Архангельська. В очікуванні цього 5 лютого він



**Аварійна посадка денікінського (колишнього австрійського) «Анасаля»**

У задній кабіні є кріплення для кулемета, але сама зброя відсутня. Триколірний червоно-синьо-білий круг на фюзеляжі намальовано поверх хреста.

підписує свідоцтво про приймання чергових 50 винищувачів (с/н 151—200). Таким чином, контракт формально було виконано, хоча фактично жоден (!) «Ньюпор» так і не піднявся в повітря. У подальшому частина літаків, що лишались у Сімферополі, таки були обладнані двигунами, бо з січня 1919 р. принаймні десять «Ньюпорів XVII» із «анатрівськими» серійними номерами з'являються в списках авіації Добровольчої армії. Для повноти картини відзначимо, що ще 17 липня 1917 р. з «Анатрою» уклали новий контракт (№ 39153/20273), який передбачав виготовлення двохсот літаків «Ньюпор XVII» до 31 грудня 1917 р. А відповідно до контракту № 101830/29617 від 10 жовтня в Сімферополі мали складатись 50 вже згаданих бомбардувальників «Анадва». Цілком імовірно, що до виконання робіт за цими контрактами так і не приступили.

Стан справ на підприємстві добре характеризує акт обстеження, проведеного в серпні 1917 р. — тобто в період, коли революційний безлад ще не остаточно опанував країну. На той час на сімферопольському заводі працювало 370 працівників, у тому числі 70 майстрів, переведених з петроградського авіазаводу Лебедева. Будівлі заводу площею 2500 кв. сажнів допускали інтенсивну роботу, але забезпеченість обладнанням становила всього 60 %. На підприємстві було тільки 67 верстатів і 18 двигунів загальною потужністю 85 к. с. Не вистачало навіть ручного інструменту, відзначався вкрай поганий стан під'їзних шляхів. І вже зовсім кричущим був визнаний факт залучення у воєнний час кваліфікованих столярів-авіабудівників до виготовлення... меблів!

Авіаційна промисловість Російської імперії в роки Першої світової війни потерпала від «моторного голоду», який (як ми вже бачили на прикладі виробництва «Ньюпорів») суттєво гальмував виконання замовлень на літаки. Для подолання цього явища в 1916 р. було ухвалено рішення про створення кількох нових авіамоторних підприємств. До реалізації цього плану підключилась і фірма «Анатра», яка запропонувала побудувати такий завод поряд зі своїм новим сімферопольським авіапідприємством. 6 липня 1916 р. була укладена угода, що передбачала спорудження і введення в дію до 1 квітня 1917 р. заводу з виробництва авіамоторів потужністю 300 виробів на рік. Для виробництва вибрали один з найдосконаліших на той час моторів — 8-циліндровий «Іспано-Сюїза» потужністю 200 к. с. Вказана угода передбачала постачання 200 таких двигунів у період з травня до грудня 1917 р. за ціною 20 000 крб. за одиницю. Фінансування будівництва, так само, як і літакобудівного заводу, частково здійснювалося за рахунок державного кредиту в 400 тис. крб. терміном на сім років, тільки не безвідсоткового, а під 5 % річних. Передбачалась також виплата авансу в розмірі 32,5 % від вартості замовлених двигунів. З метою підготовки кадрів для нового підприємства 19 жовтня 1916 р. прийняли рішення про відрядження коштом фірми 50 «нижніх чинів» на навчання до Франції. В Англії замовили сталеві поковки, а у Франції — алюмінієві, з розрахунку на 100 перших моторів. У подальших планах Анатри було будівництво на одному майданчику з авіамоторним ще й автомобільного заводу. Але реальність внесла суттєві корективи в ці плани.

Головні труднощі пов'язувалися з отриманням замовленого за кордоном (головним чином у Франції), обладнання. Зокрема, на початку 1917 р. уряд цієї країни частину вже оплачених верстатів (112 одиниць на суму 1,2 млн. франків) вирішив затримати до весни для задоволення потреб власних підприємств. Всупереч поширеній думці, трапилось це ще до Лютневої революції, оскільки факт затримки згадується А. Анатрою в листі від 24 січня 1917 р. як аргумент на користь надання відстрочки на поставку двигунів до 1 червня.

Відповідно до рапорту уповноваженого з будівництва авіазаводів у Приазовському районі полковника Мезенцева, станом на 26 квітня 1917 р. були готові стіни й земляна підлога корпусів першої та другої черг авіамоторного заводу, перекрито корпус першої черги,





і завершити будівництво передбачалося до липня; але на підприємство ще не надійшло жодної одиниці обладнання. Замовлені у Франції верстати були передані паризькому представництву фірми лише в травні 1917 р. Очікуючи, доки ситуація в Росії нормалізується і не бажаючи ризикувати цінним обладнанням, А. Анатра висловив пропозицію тимчасово залишити частину верстатів у Франції під приводом можливої втрати їх при доставці морським шляхом від атак німецьких підводних човнів. Натомість він зголосився організувати в Парижі з використанням цих верстатів «паралельну майстерню», а виготовлені в ній деталі доставляти в Сімферополь і з 1 серпня 1917 р. налагодити там складання авіаmotorів. Та військові скептично поставилися до пропозиції Анатри, резонно зауваживши, що доставка деталей у Росію буде не менш ризикованою, ніж верстатів. У підсумку представники «Анатри» фактично саботували відправку обладнання. За станом на 13 лютого 1918 р. на авіаmotorному заводі в Сімферополі не було жодної одиниці обладнання. 19 верстатів знаходилося на станції в Сімферополі, 54 — в Архангельську, а ще близько 300 одиниць так і залишилось у Франції. Всю другу половину 1917 і перші місяці 1918 р. між адміністрацією фірми «Анатра» та УВПФ велось нескінченне листування з приводу надання все нових і нових відстрочок виконання контракту. Остання з них — терміном на 6 місяців — була надана 10 квітня 1918 р. Та це вже не мало жодного значення — авіаmotorний завод у Сімферополі помер, так і не народившись...



**Складання літака «Анасаль» на австрійське замовлення**  
Судячи з конфігурації розпізнавальних знаків, фото може бути датоване весною 1918 р.

### В ОГНІ І БУРІ РЕВОЛЮЦІЇ

Політичні потрясіння осені 1917 р., якщо судити за архівними документами, не особливо позначились на діяльності фірми «Анатра». Як і раніше, тривало здавання готової продукції (щоправда, досить повільним темпом), велось листування з УВПФ з приводу надання кредитів і укладення нових контрактів. Незважаючи на проголошення в листопаді 1917 р. Української Народної Республіки, керівництво фірми підтримувало стосунки лише з центральною (петроградською) владою. Але підписання перемир'я з державами Четверного союзу й початок мирних переговорів у Бресті змусило керівництво «Анатри» задуматись про післявоєнне майбутнє. 24 січня 1918 р. А. Анатра надіслав до УВПФ пропозицію добудувати частину літаків «Анасаль» у поштовому варіанті. Додані розрахунки показували, що з одним пілотом і корисним вантажем 8—10 пудів поштовий літак зможе без посадки подолати відстань 400 км із середньою швидкістю 130 км/год. Але 23 березня керівництво УВПФ винесло вердикт: *«Ходатайство заводу Анатра за несвоевременностью отклонить»*. Не увінчались успіхом і спроби Анатри збути військовим навчальні літаки «Фарман» та «Моран», що знаходились на підприємстві, — на початку квітня 1918 р. було постановлено відкласти рішення з цього приводу до з'ясування ситуації з евакуацією заводу. Цікаво, що деякі документи радянського періоду включають у загальну кількість літаків, прийнятих 1918 р., чотири літаки «Анатра» — можливо, на початку року все-таки було здано кілька «Анасалів». Також не можна виключати,

На наступній сторінці:

**«Анасалі», зібраний у 1918 р. на австро-угорське замовлення**

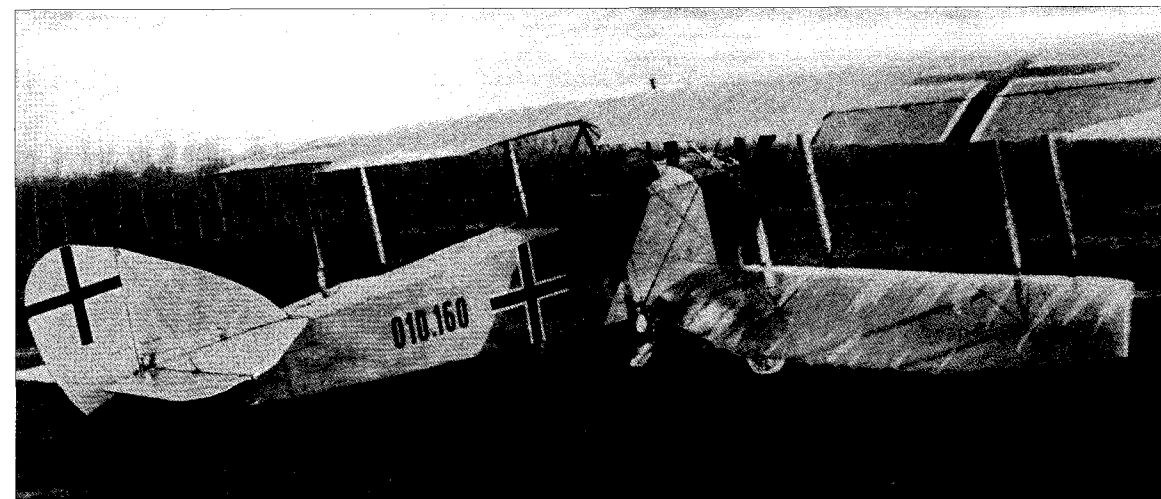
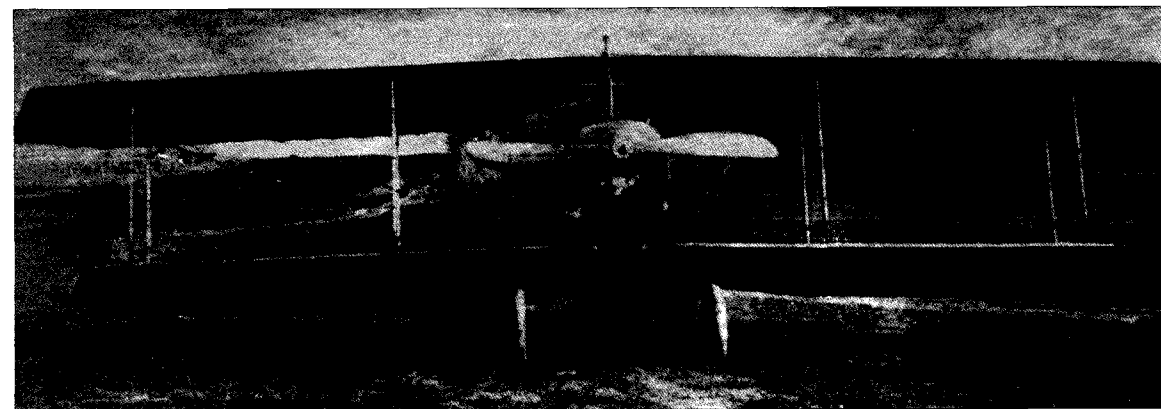
Про виконання саме австро-угорського замовлення свідчать серійний номер на борту та чорні «балкові» хрести.

Згодом ця машина служила в 1-му Кубанському козачому авіазагоні Збройних Сил Півдня Росії. Фотографії зроблені в Катеринодарі навесні 1919 р., ще до нанесення на літак російських розпізнавальних знаків.

що з 88 «Фарманів», прийнятих того року радянською авіацією, частина була виготовлена в Одесі (крім «Анатри», біплани «Фарман» у Російській імперії будувало ще кілька заводів).

На початку березня 1918 р. в Одесу вступили австро-угорські війська. Буквально напередодні цієї події представники Колегії Управління Повітряного флоту, створеної більшовиками замість УВПФ, зробили спробу евакуювати завод «Анатра» хоча б частково, але робітники заявили, що евакуюватись не збираються і вивозити обладнання не дозволять, і вигнали більшовицьких комісарів. Таким чином, під контроль окупаційних властей потрапило цілком працездатне літакобудівне підприємство, на складах якого знаходилось 111 «Анасалів», 63 «Анаде» і 68 «Фарманів» (ще 149 літаків «Анасалі» знаходилось у виробництві). Нові господарі не допустили до контролю над заводом ні представників Центральної Ради, ні уряд гетьмана П. Скоропадського. Виробничі потужності фірми були скеровані на задоволення потреб «царської і королівської»\* авіації. Щоправда, ні застарілі «Фармани», ні малопотужні «Анаде» інтересу в австрійців не викликали. До того ж, застосовані на цих літаках ротативні двигуни поглинали в неймовірних кількостях рицинову оливу, з якою в центральних державах було сутужно. А ось літак «Анасалі» був визнаний цілком придатним як навчальний. Цьому сприяла простота його конструкції й добра керованість — усе одно відносно невелика швидкість і висотність робили неможливим використання аероплана на гористих Італійському та Східному фронтах. Для випробувань, що відбулись 10 квітня 1918 р. і тривали чотири льотні години, був використаний «Анасалі» із заводським номером 863. Вже за два дні, 12 квітня, «Анасалі» офіційно прийняли на озброєння австро-угорської авіації під позначенням «Анатра С. I», а 5 травня фірма отримала замовлення на 200 таких літаків з терміном виконання до 15 серпня 1918 р. Виконання контракту було цілком можливим, оскільки на заводі знаходилось майже 250 моторів «Сальмсон» (поставки їх в Одесу з Петроградського й Московського авіаційних складів тривали аж до грудня 1917 р.). Вже 10 червня новому замовникові здали перші 42 літаки, а в серпні — ще 51. Та й тут на заводі стали анархістськи налаштовані робітники, які 28 червня спалили два десятки підготовлених до відправки в Австро-Угорщину літаків. Це викликало бурхливу

\*Австро-угорське військо складалося з трьох частин, що відображало державно-територіальний устрій габсбурзької монархії: - спільної армії (мала назву «царська та королівська»); - австрійського ландверу («царсько-королівський»); - угорського гонведу («угорський королівський»). Авіаційні частини існували лише в спільній армії.



Особовий склад  
1-го Одеського радянського  
авіадивізіону в ангарі  
на тлі «Анасаля»  
Весна 1919 р.



реакцію окупаційної влади. Командувач австро-угорських військ на теренах України генерал-фельдмаршал фон Бельц у своєму наказі так відреагував на цю подію: *«Пожежа, що виникла 28 червня на заводі аеропланів „Анатра” і спричинила цісарсько-королівській скарбниці збиток на суму 7 мільйонів крон, є, поза всяким сумнівом, справою рук робітників... Вранці 29 червня будуть підозрілі елементи на заводі „Анатра” заарештовані і негайно віддані під військово-польовий суд...»*. Та навіть такі жорсткі заходи не дозволили виконати замовлення. Загалом австрійцям вдалось вивезти з Одеси 66 «Анасалів». Замовлення ж на решту 134 одиниці 25 жовтня 1918 р. було офіційно скасоване. Коли в листопаді в місті висадились війська інтервентів, вони виявили на підприємстві 123 таких літаки, частина з яких пізніше потрапила до білогвардійських формувань. У подальшому влада в Одесі кілька разів переходила з рук в руки і кожного разу нові «хазяї» поповнювали парк своєї авіації «Анасалями» із заводських запасів. Але виробнича діяльність на «Анатрі» практично повністю завмерла.



Навчальний «Анасаль»  
Червоного повітряного флоту  
на лижах  
Початок 1920-х років

### ВЛАДА БІЛЬШЕ НЕ ЗМІНЮЄТЬСЯ...

Більшовицька влада щодо підприємств Анатри керувалась декретом Ради народних комісарів від 26 червня 1918 р., відповідно до якого всі підприємства авіаційної промисловості підлягали націоналізації. У квітні 1919 р. одеський завод був переданий у розпорядження Управління Повітряного Флоту Народного комісаріату військових справ УСРР і отримав назву «Одеський військово-авіаційний завод». 5 червня підприємство об'єднали з місцевим авіапарком, надавши нову назву — «Одеські військово-авіаційні майстерні-парк». Та й цю назву виробництво носило недовго — в серпні Одесу зайняли денікінці. На початку 1920 р. в місті остаточно утвердилась радянська влада. Для авіазаводу це не означало нічого доброго: найбільш сучасне обладнання було вивезене в Росію, а частину приміщень передали іншим організаціям. Підприємство, що було перейменоване на «Державний авіаційний завод № 11» (російська аббревіатура — «ГАЗ № 11»), увійшло в підпорядкування Головного управління об'єднаних авіапромислових заводів (Главкоавіа).

Жодних надій на відновлення виробництва в попередньому обсязі не було. Та все ж група фахівців, очолювана В. Хіоні, спробувала реанімувати підприємство. Мотивуючи своє прагнення, головний наголос вони робили на доцільності використання деталей, вузлів та напівфабрикатів для літаків «Анасаль», що залишались на заводі. Нарешті в липні 1920 р. їм вдалось добитися згоди на відновлення виробництва аероплана «Анадва», який отримав нове позначення «Хіоні № 4».



На літак встановили більш потужні двигуни «Сальмсон» (160 к. с.), внесли низку інших, дрібніших змін. Упродовж 1921—1923 рр. машина випробовувалась в Одесі та Москві, але була визнана застарілою й серійно не будувалась.

Поряд з літаком «Анадва», нове керівництво підприємства намагалось знайти збут й іншим моделям. У червні 1921 р. Управління з постачання Червоного повітряного флоту з подивом виявило, що у відомість замовлень на поточний рік по заводу «ГАЗ № 11», поряд з ремонтом 30 літаків і будівництвом одного апарата «Анадва», потрапила поставка півсотні «Фарманів ХХ»! Зрештою військовим вдалось відкараскатись від цих літаків, що вважались застарілими ще в 1917 р.

Останньою спробою хоч якось використати наявний в Одесі «спадок» від недобудованих «Анасалів» стало створення літака «Хіоні № 5», відомого також під назвою «Горбоконики»\*, а також під позначенням «У-8». Саме цей літак вважається першим радянським серійним аеропланом. Збудований з широким використанням вузлів від «Анасаля», він обладнувався двигуном «Фіат» потужністю 100 к. с. «Горбоконики» проектувався як літак супроводу кінноти в рейдах, але використовувався як навчальний, а згодом — сільськогосподарський літак-розпилювач отрутохімікатів. Одеський авіазавод, понижений у статусі до майстерень («Державні авіаційні майстерні № 7» — «ГАМ № 7») збудував 30 таких літаків упродовж 1923/24 господарського року\*\*. При цьому радянська влада відмовилась від подальшого розвитку підприємства, вважаючи його розташованим занадто близько до кордону з потенційним ворогом — Румунією. Випуск літаків «Хіоні № 5» розглядався як тимчасовий захід, спрямований на раціональне використання заготовлених для «Анасалів» деталей і вузлів. Надалі одеське підприємство займалось виключно ремонтом літаків. У наш час — це завод «Одесавіаремсервіс». Значно коротшою виявилась історія сімферопольського заводу Анатри. Проіснував він до 1922 р. як «ГАЗ № 15», але жодної виробничої діяльності не здійснював і зрештою був закритий, а на його базі створили... шкіряну фабрику!

\*Рос. — «Конек-Горбунок».

\*\*У ті часи господарський рік не збігався з календарним і починався 1 жовтня.

## БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ ЛІТАКІВ „АНАТРА”

### НА ФРОНТАХ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ

Беручись до вивчення бойового застосування літаків виробництва фірми «Анатра», відзначимо, що наявна в архівах інформація стосовно цього питання є досить скупою. Більш-менш докладно висвітлено в документальних джерелах лише використання літаків «Анаде» та «Анасалів», стосовно ж більш ранніх моделей наявні лише окремі уривчасті відомості. Можна з упевненістю стверджувати, що переважна більшість монопланів «Ньюпор IV» та «Моран G», а також біпланів «Фарман» одеського виробництва надходила до авіашкіл, де вони вірою і правдою служили справі підготовки майбутніх військових пілотів. За усталеною схемою організації навчального процесу підготовка льотчиків починалась на літаках «Фарман IV», після чого курсант пересідав на «Фарман XVI» або «XXII». Нарешті, вже після складання іспиту на звання військового льотчика, приступали до освоєння біпланів «Вуазен» чи монопланів «Ньюпор». На «Моранах» курсанти опановували вищий пілотаж. Більшість навчальних літаків виробництва «Анатра» надходили до розташованих найближче авіашкіл — Одеської та Севастопольської, проте частина «Фарманів» потрапила й до Гатчинської, Московської та Кавказької авіашкіл.

Ті з «Фарманів», «Ньюпорів» і «Моранів», що потрапили таки у фронтові частини, ідентифікувати доволі важко — літаки цих типів випускались кількома іншими російськими заводами, а до того ж імпортувалися з Франції. З наявних даних можна впевнено стверджувати, що один «Фарман XVI» одеського виробництва

## ОРГАНІЗАЦІЯ РОСІЙСЬКОЇ АРМІЙСЬКОЇ АВІАЦІЇ В ПЕРІОД ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Основною організаційною одиницею російської армійської авіації був **авіаційний загін**. На початку війни штатний склад авіазагону становив шість літаків, згодом він був збільшений. За призначенням авіазагони поділялись на такі типи:

- **корпусні** (скорочено **КАЗ**) — як зрозуміло з назви, призначались для взаємодії з армійськими корпусами. Станом на 1917 р. штат такого загону складала 6 літаків-розвідників, 2 коригувальники артилерійського вогню і 2 винищувачі — разом 10 літаків;
- **армійські** (ААЗ) — для взаємодії з арміями. Штатний склад на 1917 р. — 8 літаків (6 розвідників та 2 винищувачі);
- **винищувальні** — для боротьби з авіацією супротивника. Штатний склад — 10 літаків;
- **артилерійські** — для коригування вогню важкої артилерії. Штат — 10 літаків.

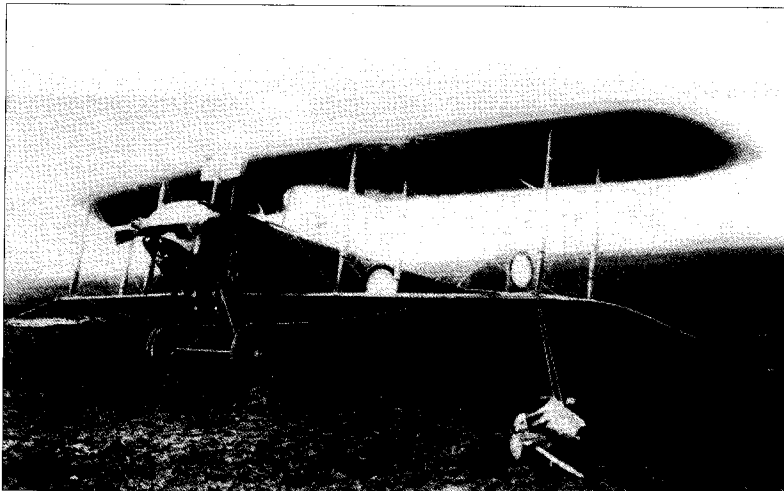
Відзначимо, що російське командування досить швидко зрозуміло необхідність концентрації авіації, і корпусні авіазагони були виведені в армійське підпорядкування, хоча й зберегли своє найменування. У складі кожної армії сформували авіаційний дивізіон, який об'єднав усі підпорядковані їй авіазагони. Як правило, дивізіон мав шість-вісім загонів різного призначення, хоча залежно від обстановки траплялись відхилення в бік збільшення чи зменшення. Частина винищувальних загонів була зведена в чотири бойові авіагрупи, які використовувались на найбільш відповідальних ділянках фронту.

Влітку 1917 р. російська армійська авіація мала у своєму складі 84 авіазагони — 44 корпусних, 12 армійських, 24 винищувальних і 4 артилерійських. Станом на 1 квітня 1917 р. в стройових частинах і авіапарках армійської авіації перебувало близько 700 літаків, з них — 76 «Анаде» і 10 «В. І.» (крім того, частина із 150 наявних «Вуазенів» теж, безперечно, була одеського виробництва). На початку грудня 1917 р. в авіазагонах на фронті (без урахування авіапарків) знаходилось 579 літаків, з них лише 22 (або 3,7 %) були одеського виробництва.

з вересня 1914 р. експлуатувався в 7-му корпусному авіазагоні (скорочено — КАЗ). Це була машина з першої партії, замовленої ще в червні 1913 р. У травні 1916 р. до того ж загону надійшов випущений фірмою «Анатра» «Моран G» (заводський номер 246). Трохи більше інформації є стосовно літаків «Вуазен» виробництва «Анатри», що з'явилися на фронті на рубежі 1915/1916 рр. Експлуатувались вони в 9-му армійському авіазагоні (ААЗ), 5-му і 24-му корпусних та низці інших частин. Наприклад, у листопаді 1917 р. вже згаданий 7-й КАЗ отримав два анатрівських «Вуазени» (№№ 366 і 388). Але пробули в цьому загоні вони недовго — близько місяця. Річ у тім, що 7-й КАЗ входив до складу 2-ї бойової авіагрупи і, незважаючи на назву «корпусний», фактично був винищувальним. «Вуазени» ж на роль винищувачів відверто не годились. Головним призначенням цих машин вважалось коригування артилерійського вогню.

Наприкінці 1916 р. на фронт потрапили перші літаки типу «Вуазен Іванова» («В. І.»). І хоча широке використання їх відзначається з весни 1917 р., вже перші бойові вильоти показали низку недоліків цього надміру полегшеного «клону» французької моделі. При експлуатації в польових умовах літаки часто ламались на польових аеродромах, що змусило командира 9-го авіадивізіону відзначити у своєму рапорті від 10 лютого 1917 р.: «К самолету „В. И.“ летчики относятся с большим недоверием...». Вказувалось на гіршу їх стійкість і керованість порівняно з французьким прототипом, що не компенсувалось трохи вищою швидкістю. Ненадійним було й полегшене шасі — його труби прогинались навіть при стоянці літаків в ангарах. Та за відсутності заміни «В. І.» продовжували експлуатуватись у 1-му Сибірському КАЗ (літаки з заводськими номерами 550, 595), 5-му Сибірському (№№ 527, 542, 578) та у низці інших корпусних авіазагонів: 9-му, 15-му, 21-му, 24-му, 25-му, 50-му. В архівах збереглися описи деяких бойових епізодів з участю літаків цього типу. Зокрема, 31 травня 1917 р. «В. І.» з 5-го Сибірського КАЗ (№ 578) з пілотом молодшим унтер-офіцером Смирновим і спостерігачем поручиком Ананьїним був атакований німецьким винищувачем. Спостерігач одразу ж отримав важке поранення і не зміг вести вогонь у відповідь. Смирнов же зумів посадити продірявлений кулями літак на поле поблизу села Прончаки. Останнім втраченим у бою літаком «В. І.» став апарат 50-го КАЗ. 18 жовтня 1917 р.

**«Анасаль»,  
закріплений на стоянці**  
Аероплани часів Першої світової  
війни порівняно з сучасними  
літаками мали дуже малу вагу  
і їх могло перекинути поривом  
вітру. Тому на польових  
аеродромах літальні апарати  
кріпились мотузками до вбитих  
у землю кілків. На передньому  
плані — велика киянка,  
за допомогою якої  
забивались кілки.  
1917 рік.



ця машина з пілотом молодшим унтер-офіцером Масхулія і спостерігачем хорунжим Арцибушевим здійснила вимушену посадку на нейтральній смузі після обстрілу з землі. Екіпажу вдалося врятуватись, але літак був розбитий вогнем артилерії.

Станом на 1917 р. «Буазени», як оригінальні, так і модифіковані «В. І.», були вже непридатними для бойового використання. Схема цих літаків із штовхаючим гвинтом робила їх беззахисними проти атак ворожих винищувачів із задньої півсфери. До того ж і швидкість, і вантажопідйомність не відповідали вимогам часу. Тому фронтові авіачастини, незважаючи на загальну нестачу техніки, не виявляли бажання літати на «Буазенах». Через це значна частина «В. І.» осіла в авіапарках, так і не потрапивши на фронт. Наприклад, 4-й авіапарк у січні 1918 р. мав на складі сім новеньких аеропланів цього типу. Фронт потребував досконаліших літаків-розвідників із тягнучими гвинтами, здатних більш ефективно протистояти атакам винищувачів. Такою машиною став інший апарат виробництва «Анатри» — «Анаде».

У липні 1916 р. перші п'ять серійних літаків «Анаде» з двигунами «Гном-Моносупап» потужністю 100 к. с. й заводськими номерами 181, 183, 185, 186 і 187, прийняті на озброєння Російського імператорського повітряного флоту, надійшли до складу 12-го корпусного авіазагону Південно-Західного фронту. Це можна вважати початком бойової біографії машини. Та перший млинець виявився глевким — новоотримані літальні апарати довелось одразу ж повернути на завод для усунення недоліків, оскільки експлуатація в польових умовах виявила

слабкість конструкції шасі та кулеметної установки. У серпні 1916 р. навіть було видано розпорядження про заборону польотів на «Анаде» до усунення недоліків. Але восени більшість вад вдалося подолати. Інспектор авіації Південно-Західного фронту підполковник В. М. Ткачов дав літакові таку характеристику: «Самолет „Анаде“, по заявленію 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». 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 та 422). До кінця 1916 р. чотири літаки з номерами 421, 423, 424 та 426 отримав 11-й армійський авіазагін, раніше озброєний «Буазенами», окремі машини надійшли в низку інших загонів.

У жовтні 1916 р. Особлива нарада з оборони держави ухвалила рішення переозброїти корпусні авіазагони літаками «Анаде». Конкурентом був французький «Фарман ХХХ», але одеська машина була визнана більш надійною при експлуатації в бойових умовах. Та виконувалось це рішення досить повільно. У 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 та 480, а другий 12 лютого — аероплани №№ 428, 433 й 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 та 690) і чотири — 3-й Сибірський КАЗ (№№ 680—682, 691).

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 своєї 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 розрахованій на подібні еволюції.

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. У серпні в 3-й Сибірській 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 із 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 відбулося — багато з них до кінця продовжували експлуатувати літаки інших типів, здебільшого старих. Водночас почались поставки «Анаде» до навчальних закладів — наприклад, у серпні 1917 р. одна машина цього типу була відправлена до Севастопольської авіашколи.

Влітку 1917 р. в частини почали надходити літаки «Анаклер» з новим двоклапанним мотором «Клерже». 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

**«Анаде» одного з авіагонів ВПС Російської імперії**

1917 рік

У задній кабіні встановлено кулемет «Льюїс» (без диска з набоями), закріплений у «похідному» положенні.

**«Анасаль» ВПС Російської імперії**

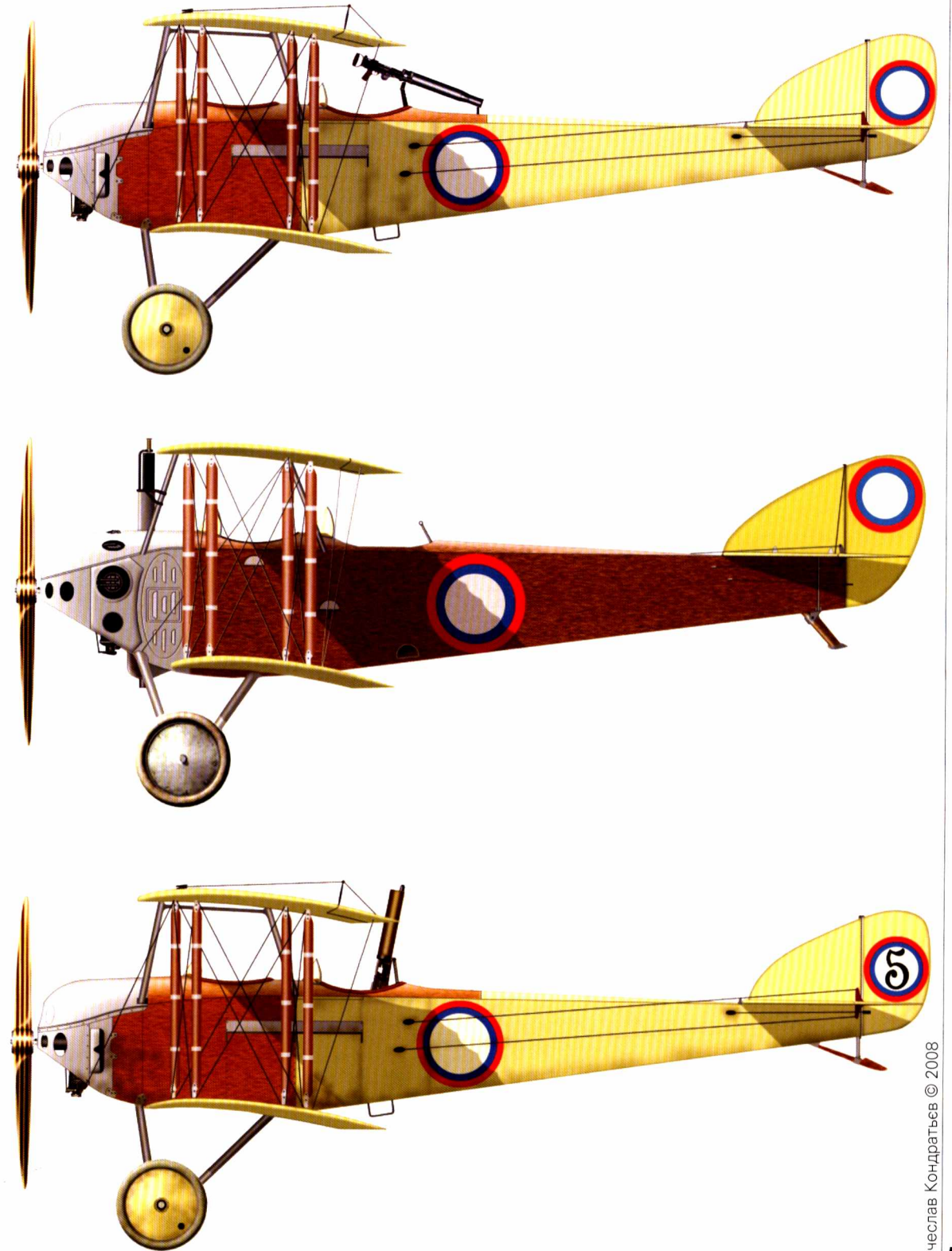
1917 рік

У такому вигляді ці літаки виходили з цехів заводу «Анатра» наприкінці війни.

**«Анаде» ВПС Російської імперії**

Початок 1917 року

Літак має нетипове озброєння, що складається з кулемета «Максим» раннього зразка з гладким бронзовим кожухом охолодження ствола. Ймовірно, це літак 12-го корпусного авіазагону, що 7 січня 1917 року під час розвідувального польоту був пошкоджений зенітним вогнем і здійснив вимушену посадку на ворожій території. Екіпаж у складі пілота Бондаренка та льотчика-спостерігача Крюкова потрапив у полон.





130-сильними. Найближче з цією машиною змогли ознайомитись пілоти 36-го КАЗ. 1 серпня цей загін отримав два «Анаклери» із заводськими номерами 788 та 789. 8 вересня до них приєдналися літаки №№ 797 й 798, а 26-го — ще два аероплани, №№ 796 і 800. Нарешті, 23 жовтня 36-й КАЗ отримав літак № 795, що 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 (№№ 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. Решту «Анаклерів» до припинення бойових дій так і не встигли розподілити по загонах. Вони перебували на балансі одеського 1-го авіапарку. У квітні 1918 р. три з них (№№ 806, 810 та 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 в складі Одеської авіашколи Української Соціалістичної Радянської Республіки.

Однак не будемо забігати наперед. Останнім типом розвідника, спроектованого фірмою «Анатра» і прийнятого на озброєння Російського повітряного флоту, став «Анасаль». Всупереч поширеній думці, взяти участь у бойових діях на російсько-німецькому фронті Першої світової ця машина не встигла. До фактичного

**«Анасаль» ВПС Австро-Угорщини**

1918 рік

Цей літак було побудовано наприкінці 1917 року й захоплено австро-угорськими військами на складі заводу «Анатра».

Розпізнавальні знаки «цісарської та королівської» авіації у вигляді «тевтонських» хрестів були аналогічні тим, що використовувалися у ВПС Німецької імперії. Вони намальовані поверх зафарбованих білим «кокард» ВПС Росії. У задній кабіні влаштоване кріплення для кулемета.

**«Анасаль» ВПС Австро-Угорщини**

1918 рік

Літак було виготовлено в Одесі на австрійське замовлення.

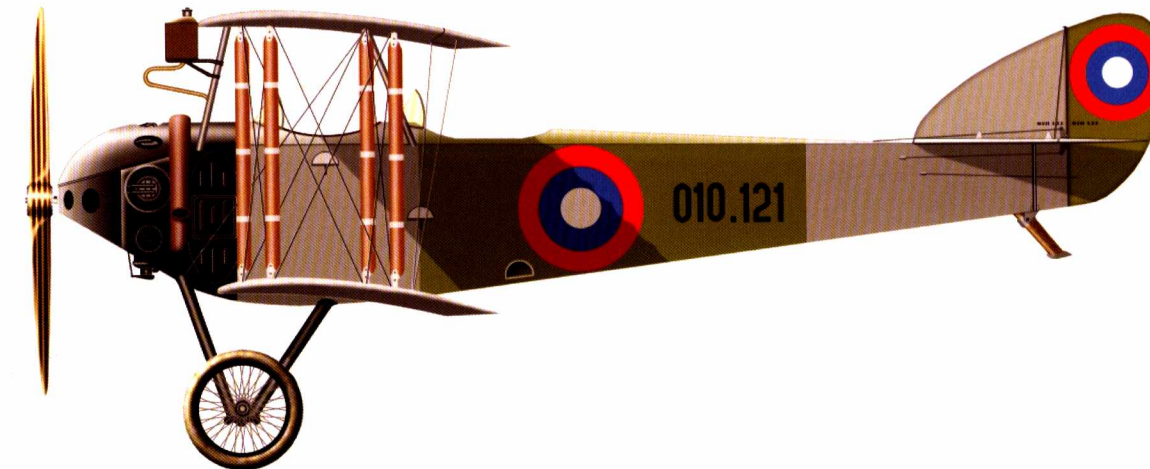
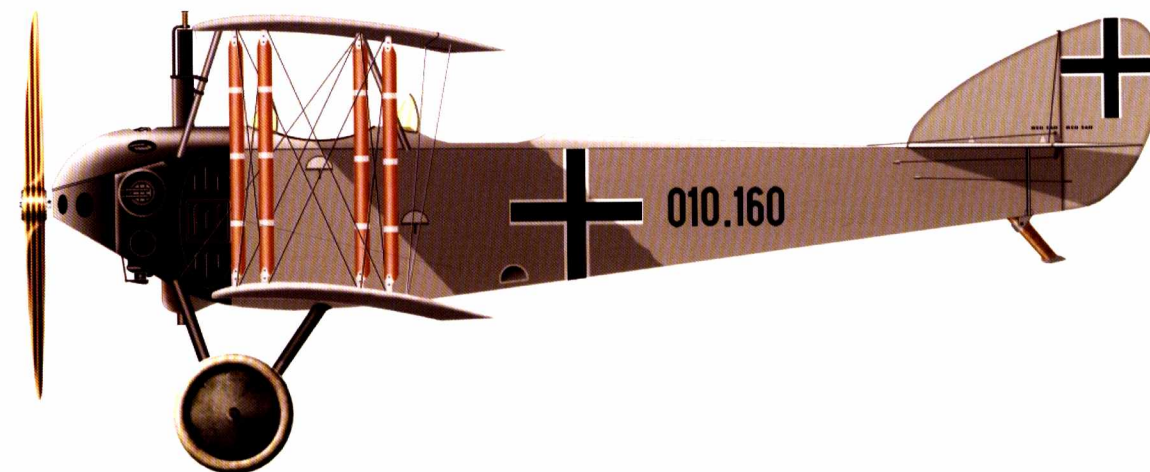
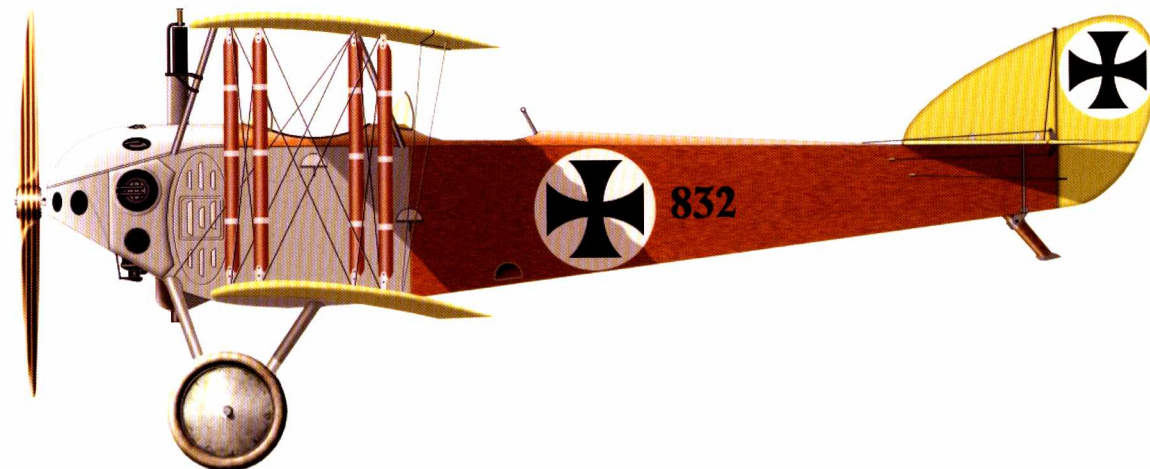
На ньому зображено серійний номер, що починається з цифр «010» — коду, що було призначено в австро-угорських ВПС літакам типу «Анасаль».

Розпізнавальні знаки у вигляді т. зв. «балочних» хрестів було заведено в «цісарських та королівських» ВПС у травні 1918 року.

**«Анасаль» ВПС Чехо-Словаччини**

1919 рік

Австро-угорський навчальний літак наприкінці 1918 року після розпаду імперії Габсбургів та розділу спільного майна дістався збройним силам Чехо-Словаччини. Тогочасні розпізнавальні знаки чехо-словацьких ВПС майже повністю повторювали «кокарди» ВПС Російської імперії й відрізнялися лише пропорціями смуг. На літаку встановлено нестандартний радіатор й оригінальний підковоподібний вихлопний колектор, що охоплює капот зверху.





припинення бойових дій у листопаді 1917 р. у строюві авіазагони передали лише два «Анасалі». Перший з них (№ 813) 21 липня 1917 р. надійшов до 4-го армійського авіазагону, а другий (№ 815) в тому ж місяці був відправлений з заводу в 11-й ААЗ. Жодної інформації про їх бойове застосування не збереглось. Відомо лише, що машина № 815 в листопаді 1918 р. проходила ремонт у Калузі, а згодом її зарахували до складу 3-го артилерійського авіазагону Робітничо-селянського Червоного повітряного флоту (РСЧПФ) й відправили на Західний фронт. 19 квітня 1919 р. цей літак у несправному стані залишили при відступі червоноармійців з Вільно. Тут машина потрапила до рук поляків, які включили її до складу 1-ї авіаційної ескадри.

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. У другій половині 1916 р. на російсько-німецькому й російсько-австрійському фронтах ворог ввів у дію літаки-випишувачі, 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 із пілотом корнетом Нікітіним і повітряним спостерігачем штаб-ротмістром Боуфалом

**«Анасаль» 1-го Кубанського козачого авіазагону Збройних Сил Півдня Росії**  
1919 рік

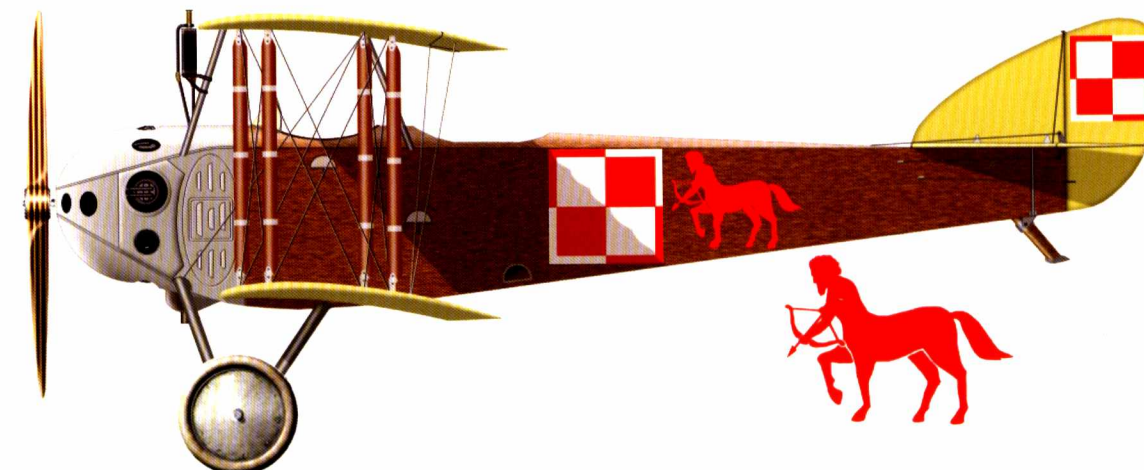
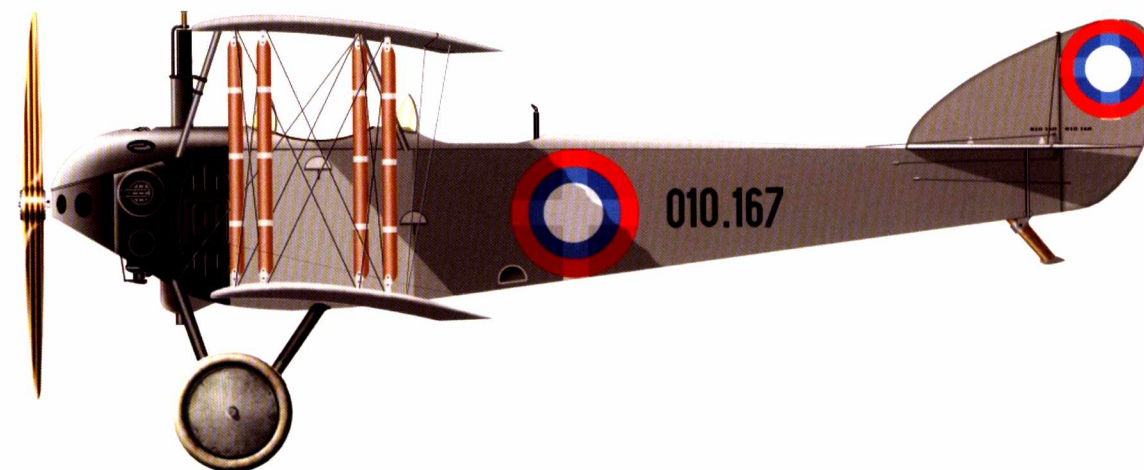
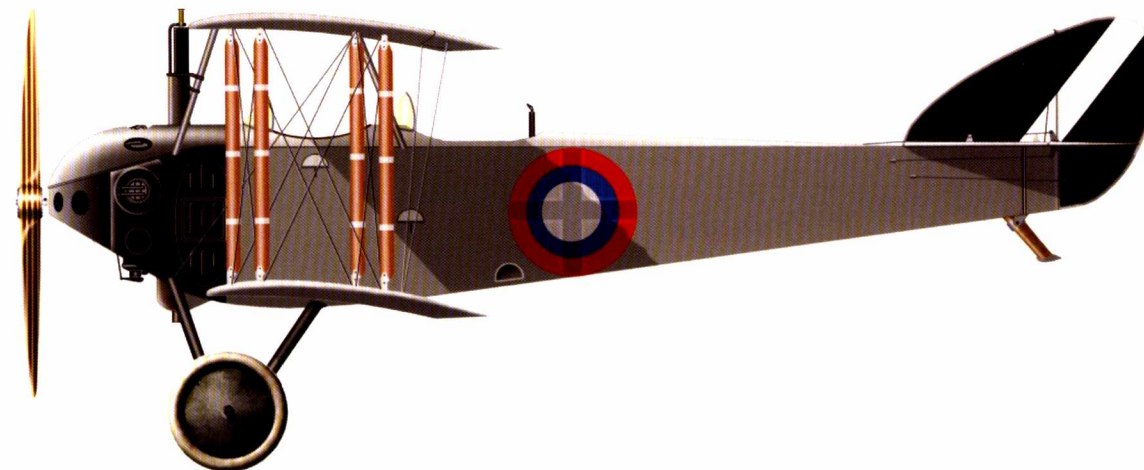
Літак було виготовлено в 1918 році на австро-угорське замовлення і відповідно пофарбовано. Після включення його до Кубанського авіазагону поверх хрестів на фюзеляжі та крилах було намальовано російські триколіркові «кокарди», а на вертикальному оперенні, що пофарбували в чорний колір, — діагональну білу смугу, емблему підрозділу.

**«Анасаль» ВПС Збройних Сил Півдня Росії**  
Літо 1919 року

Цей літак воював під Царицином. Він розфарбований аналогічно літаку 1-го Кубанського авіазагону, але не має жодних індивідуальних ознак або символіки загону. У задній кабіні влаштовано саморобний пристрій для кріплення кулемета.

**«Анасаль» ВПС Польщі**  
Весна 1919 року

Цей літак із заводським номером 815 входив до складу 3-го артилерійського авіазагону Робітничо-селянського Червоного Повітряного Флоту (РСЧПФ) і був захоплений 19 квітня 1919 року польськими військами під час відступу Червоної Армії з Вільна (зараз — Вільнюс). Після ремонту поляки включили його до 1-ї авіаційної ескадри й нанесли розпізнавальні знаки власних ВПС, а також емблему у вигляді кентавра, що стріляє з лука. Літак має нетиповий півсферичний капот, що повністю закриває двигун не лише зверху, але й знизу.





над лінією фронту в районі Луцька зазнав атаки двох ворожих аеропланів. Апарат отримав численні пробоїни, у тому числі бензобака, а спостерігач був поранений трьома кулями в ноги. Нікітіну все ж удалось посадити пошкоджену машину на своїй території.

25 жовтня розвідник із того ж загону (пілот прапорщик Лагутенко, повітряний спостерігач унтер-офіцер Вайцман) був атакований ворожим літаком у районі села Полониця. На цей раз усе закінчилось трагічно: у 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. Засвідченнями полонених, він був смертельно поранений вогнем з турельного кулемета й помер через дві години після приземлення. 7 січня 1917 р. 12-й КАЗ втратив одразу два екіпажі — з чотирьох одночасно відправлених на розвідку «Анаде» повернулося лише два. Льотчик Бондаренко зі спостерігачем Крюковим і пілот Куцко зі спостерігачем Герасимовим пропали безвісти. Доля екіпажа Куцко і Герасимова невідома досі. Ймовірно, вони зазнали катастрофи десь у безлюдній місцевості, а їхній літак так і не був знайдений. А ось доля Бондаренка і Крюкова пізніше з'ясувалась — їхній аероплан був підбитий і здійснив посадку на ворожій території. Авіатори потрапили до полону.

У подальшому подібні драматичні епізоди почастишали. Та через відсутність достатньої кількості літаків-винищувачів замість них намагались використовувати навіть повільні «Анаде». Ось приклад, взятий з журналу бойових дій 6-го армійського авіазагону: «23 апреля 1917 г. военный летчик подпоручик Трутнев с наблюдателем подпоручиком Лелюхиным вылетели на „Анаде”

#### **«Анаде» 23-го авіазагону РСЧПФ**

*Літо 1920 року*

23-й авіаційний загін було приділено до 12-ї армії й розташовано на летовищі Пост-Волинський під Києвом. Через сильне зношення літак не брав участі в боях та використовувався лише для тренування льотного складу.

#### **«Анасаль» 52-го розвідувального авіазагону РСЧПФ**

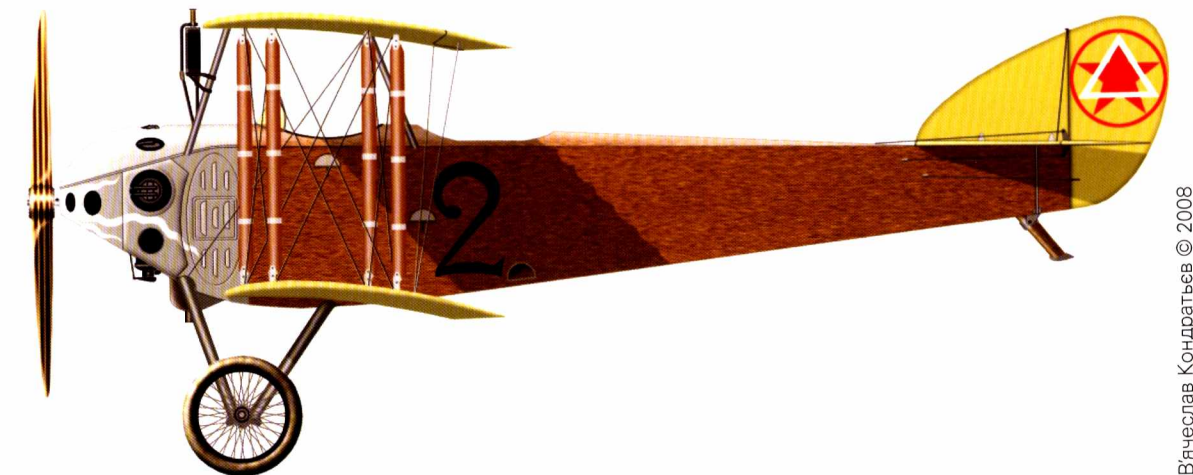
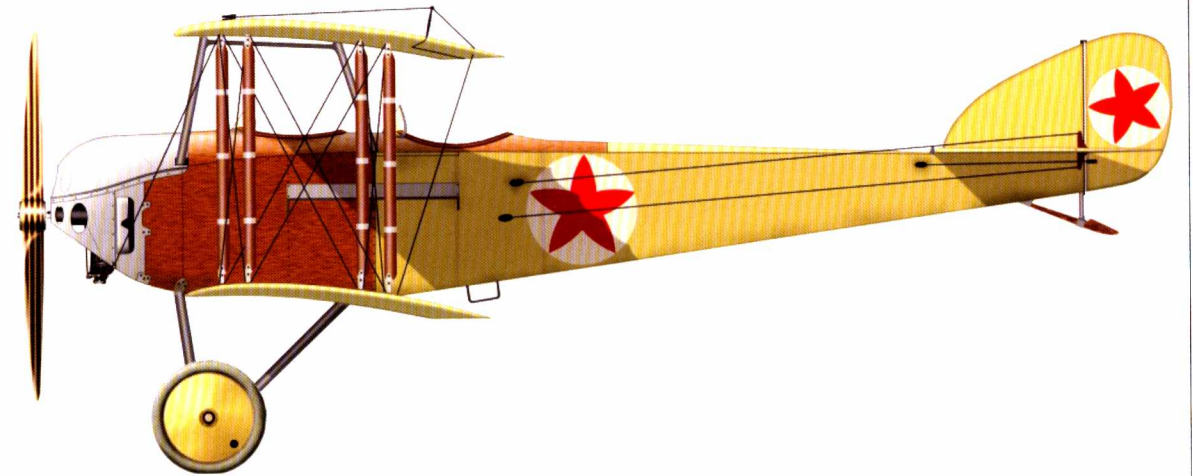
*Літо 1920 року*

Літак перебував на летовищі в Катеринодарі. Він сильно зношений, фарба на ньому вицвіла й пожовкла на сонці. Червоні зірки з чорним кантуванням нанесено поверх замальованих австро-угорських хрестів. Але серійний номер «царських і королівських» ВПС зберігся.

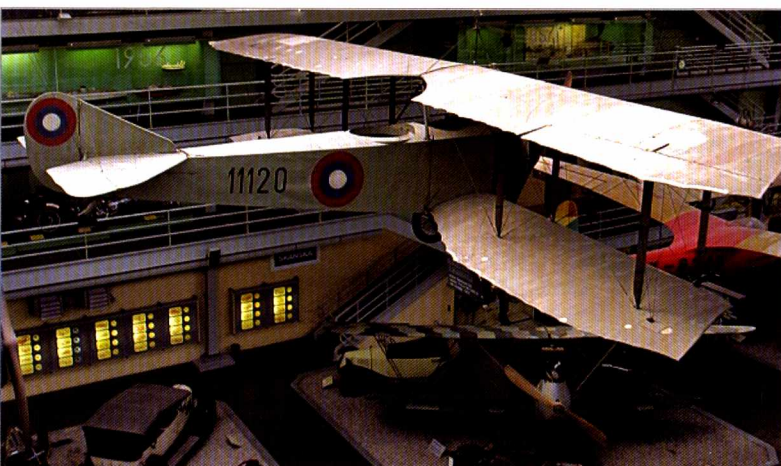
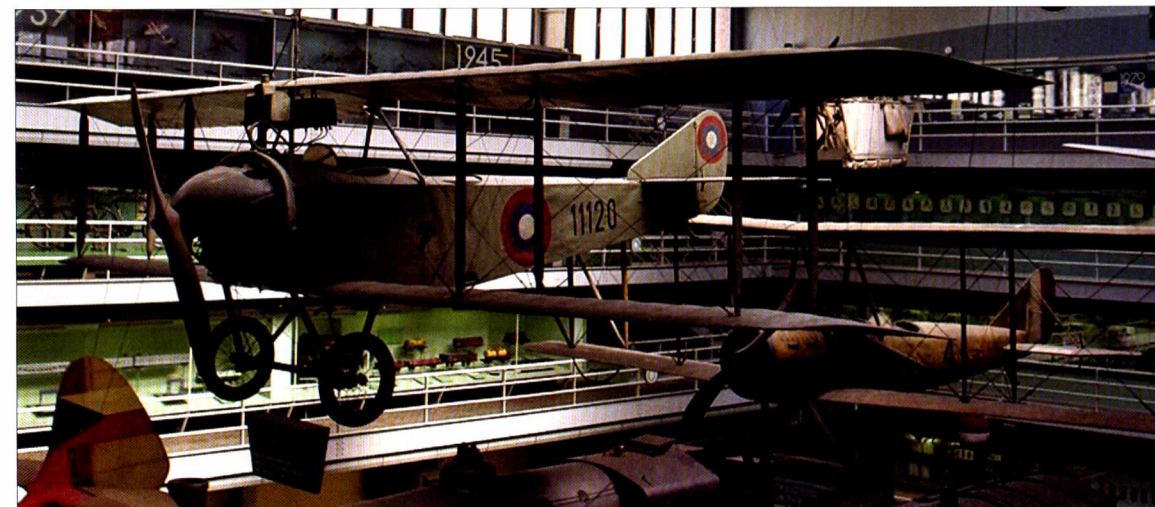
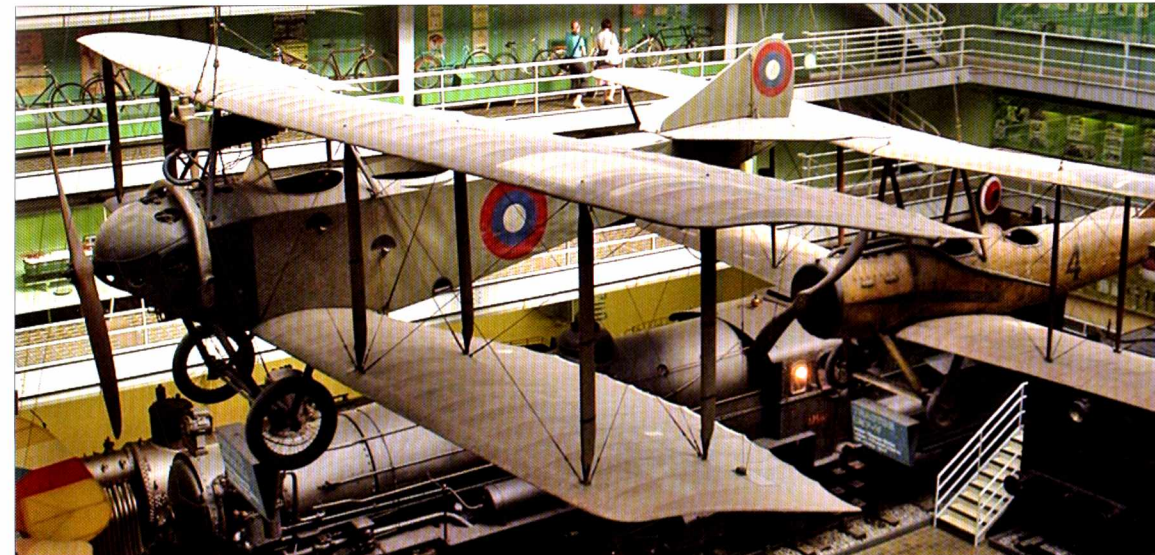
#### **Навчальний «Анасаль» льотної школи РСЧПФ**

*Початок 1920-х років*

Невідомо, що мав позначати білий трикутник, нанесений поверх червоної зірки на вертикальному оперенні. Можливо, це емблема школи.









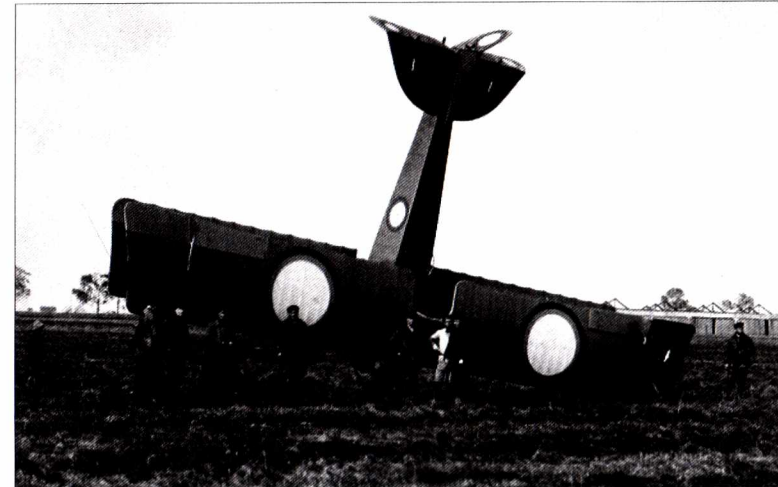
Макет літака «Анасаль»  
Державний музей  
авіації України.  
Київ.



для охрани своего корректировщика. Подпоручика Трутнева атаковал „Фоккер” сзади, наш самолет загорелся, спикировал удер. Ценюв. Оба погибли, выскочив из горящего самолета в воздухе. Комавиадив XI подполковник Степанов». За німецькими даними, цей «Анаде» був збитий лейтенантом Анслінгером (*Ltn. d. R. Anslinger*) з 242-го авіазагону, що базувався в Рогатині. Це була п'ята повітряна перемога німецького льотчика, завдяки якій він здобув титул аса.

Продовжимо цитувати сумні рядки бойових документів російських авіачасти, які літали на аеропланах заводу «Анатра»:

«20 мая 1917. Прапорщик Федоров и корнет Островидов из 23-го корпусного авиаотряда на „Декане” были атакованы немецким истребителем. Выпустили по нему 120 патронов. Бой продолжался



Таку аварійну посадку, коли літак на пробігові ставав на ніс, льотчики називали «свічкою»  
Південно-Західний фронт.  
1917 рік.

20 минут. Заел пулемет, вследствие чего пришлось вернуться на аэродром. Неприятель преследовал наш самолет, подойдя в упор, причем тяжело ранен в живот корнет Островидов. В самолете 24 пробоины. Пробит бензиновый бак и кронштейн руля высоты».

«17 июня 1917 г. летчик 6-го Сибирского авиаотряда ст. унтер-офицер Яковлев и наблюдатель поручик фон Шельтинг, возвращаясь утром с воздушной разведки, увидели кружившийся над ст. Осиповицзна немецкий самолет, отважно бросились на него в атаку, невзирая на несовершенство своего самолета „Анаде”, по техническим качествам во многом уступавшего противнику. После продолжительного воздушного боя пулемет нашего самолета отказал и в то же самое время летчик Яковлев был тяжело ранен в бедро и таз навывлет. Яковлев, несмотря на тяжелую рану, овладел собой, довел самолет до аэродрома и спланировал, после чего потерял сознание. 22 июня он скончался и посмертно был награжден Георгиевским крестом 4-й степени».

«19 июня 1917 г. в 15 ч. 20 мин. командир 7-го Сибирского авиаотряда военный летчик штабс-капитан Шноор и летнаб подпоручик Куликовский в районе м. Мишнево атакованы неприятельским самолетом и после короткого боя сбиты и упали в нашем расположении — разбились насмерть. Возвращались с разведки преследуемые немецким истребителем. При подходе к нашим линиям под огнем истребителя перешли в крутое пикирование, на высоте 500—600 м отлетело крыло и аппарат разбился, летчики погибли. Левая плоскость была отрезана пулеметом в воздухе и упала на неприятельскую территорию, оставшиеся

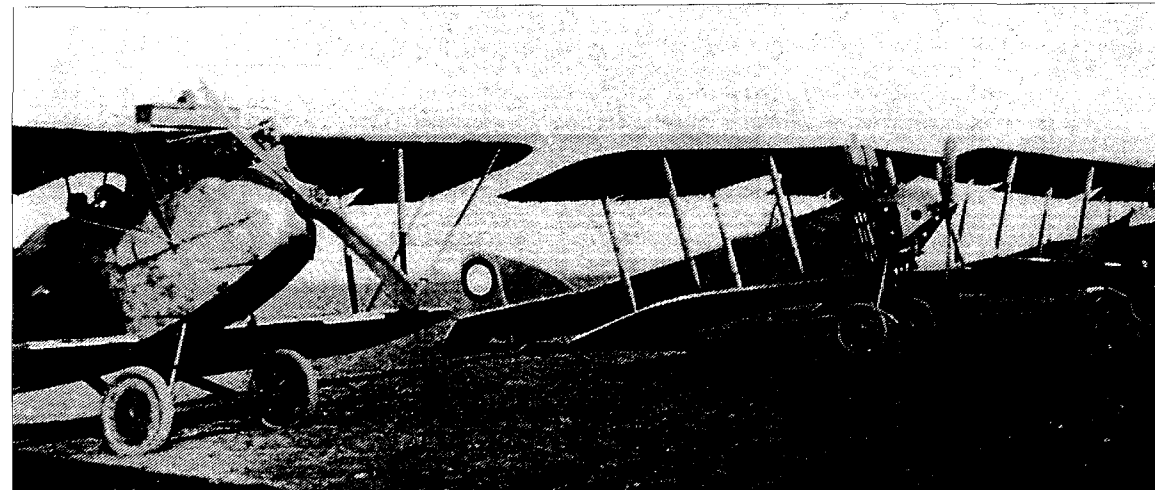
**Аварія «Анаде»**  
Літак при посадці  
потрапив колесами в канаву.  
Весна 1917 р.



*части упали в двух верстах от наших передних окопов в районе дер. Савичи. Самолет и мотор совершенно разбиты, от металлических частей самолета и мотора остались бесформенные обломки, частей, годных к ремонту, совершенно не имеется».*

Екіпажі «Анаде» гинули й отримували каліцтва не лише в 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 із розвідувального польоту, екіпаж 6-го армійського авіазагону (льотчик солдат Бочин і спостерігач штабс-капітан Циганов). 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 упав 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 Філіпцев 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 у складі пілота прапорщика Литвиненка і спостерігача Томашевського. 23 вересня 1917 р. під час польоту



на розвідку вони були атаковані німецьким винищувачем. В «Анаклер» поцілило близько 30 куль, але Томашевському вдалося з турельного кулемета збити нападника. Аероплан з чорними хрестами впав на ворожу територію, а Литвиненку вдалось перетягти через лінію 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...

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 в складі фронтових авіазагонів їх лишалось іще досить багато. Становище, що склалося, стало предметом обговорення на Першому Всеросійському авіаз'їзді, який відкрився в Петрограді у 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», «Лебідь-12», «Буазен Іванова», «Фарман XXVII» та всі ще більш старі системи. Рішення з'їзду як громадського органу мали рекомендаційний характер, але їх справедливність не викликала сумнівів.

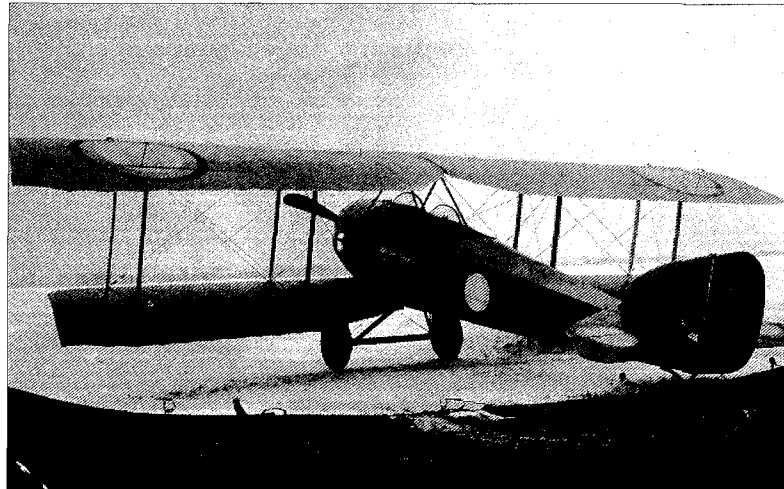
Та виробництво «Анаде» зі слабкими ротативними двигунами тривало, оскільки більш потуж-

#### Літаки одного з денікінських авіазагонів

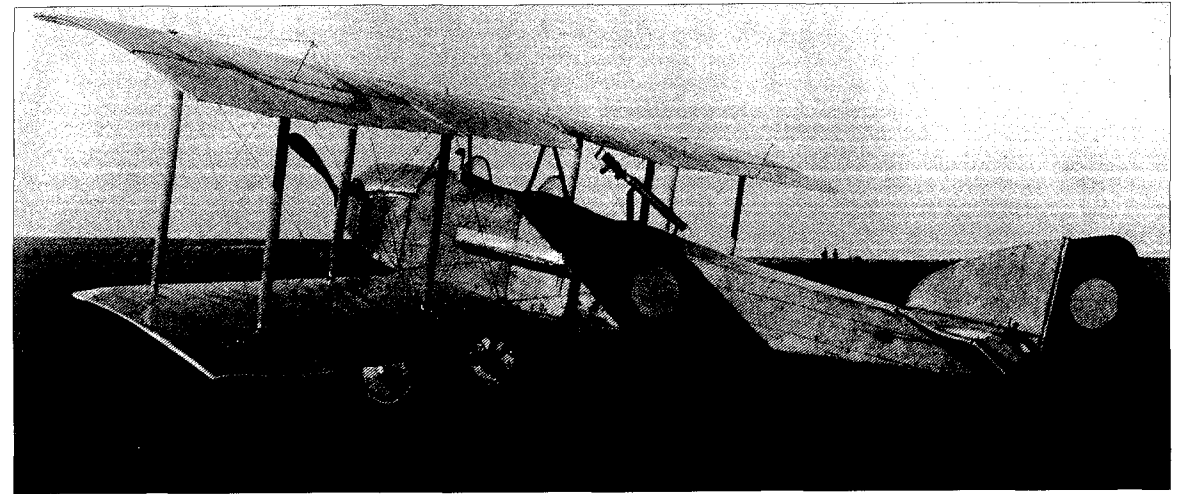
На передньому плані — трофейний австрійський розвідник «Ганза-Бранденбург», за ним — вивезений з Одеси «Анасаль». 1919 рік



**«Анаде» 16-го КАЗ  
на засніженому  
польовому аеродромі**  
Фото зроблене з ангара-намету.  
Весна 1917 року



них авіадвигунів у 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-Моносупап». Дещо покращити становище могло розширення випуску «Анаклерів» зі 130-сильними «Клерже». Такі літаки мали трохи вищі льотні дані. Але й «Клерже» були дефіцитні... виправити ситуацію могло б масове виробництво «Анасалів» 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. припинилася 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 із заводу в авіапарки, а потім — у 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. Та в боях проти німців і австрійців вони вже участі не брали. Не можна навіть із впевненістю стверджувати, що всі ці літаки взагалі вдалося вивезти з Одеси.



### СПАДКОЄМЦІ ІМПЕРІЇ

Бурхливі революційні події 1917 р. привели до дезінтеграції колишньої Російської імперії й утворення нових незалежних держав, однією з яких була Українська Народна Республіка (УНР). Саме її військова авіація стала одним з основних експлуатантів літаків виробництва «Анатра». Станом на початок січня 1917 р. в реєстрах української авіації числилось 188 літаків, з них 35 належало до типу «Анаде»/«Анаклер» (більше було тільки «Ньюпорів» — 48 одиниць). А ось «Вуазенів Іванова» було дуже мало — лише два.

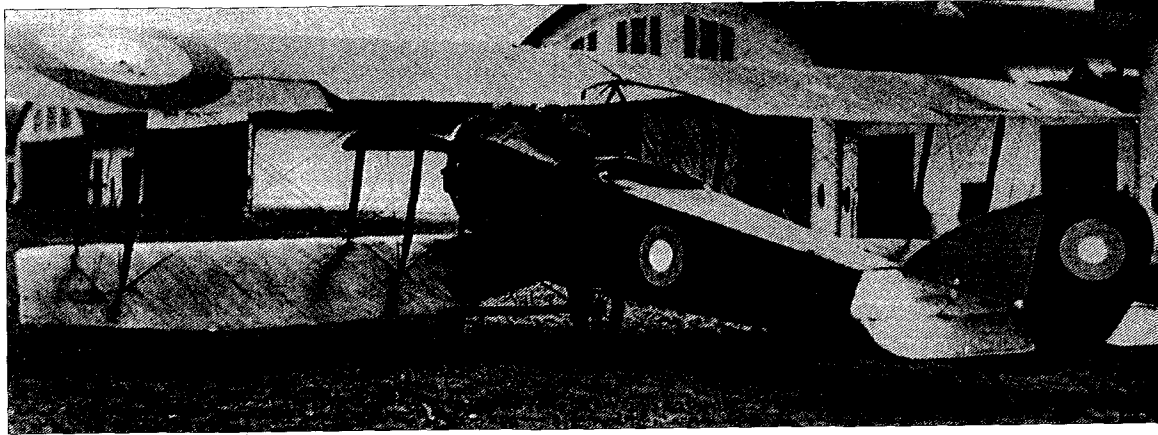
Літаки одеського виробництва експлуатувались в українізованих авіазагонах. Зокрема, вже неодноразово згаданий 36-й корпусний авіазагін у складі 6-го авіаційного дивізіону був виведений з Румунського фронту під Київ, на аеродром Пост-Волинський, і разом зі своїми «Анаклерами» увійшов до складу української військової авіації. У січні 1918 р. українізація відбулась у 12-му КАЗ, озброєному розвідниками «Анаде». Проте жодних даних про участь літаків «Анаде» в боях з більшовиками на початку 1918 р. не виявлено.

Після гетьманського перевороту 29 квітня 1918 р. уряд гетьмана П. Скоропадського вживав зусиль до створення регулярного війська, в тому числі й авіаційних частин. Здійснювалось планомірне формування восьми корпусних авіаційних дивізіонів, до складу яких включались як новосформовані загони, так і ті, що дістались «у спадок» ще від російського повітряного флоту. Стосовно частин, що мали на озброєнні літаки «Анаде», «Анаклер» та «Анасаль», то вони були розподілені таким

### **«Анаде» зі шворневою установкою кулемета «Льюїс»**

Кулемет піхотного зразка, оскільки в нього широкий кожух цівки. Кулемет закріплено в «похідному» положенні. Добре видно металеву сходику на лівому борті.  
1917 рік





**«Анасаль» ВПС Чехо-Словаччини**  
Цей літак з австрійським серійним номером 010-121 після розпаду Австро-Угорської монархії потрапив до Чехо-Словаччини. Тогочасні чехо-словацькі розпізнавальні знаки майже не відрізнялися від російських дореволюційних та білогвардійських «кокард».

чином. 36-й КАЗ був переміщений в Одесу й увійшов до 3-го авіаційного дивізіону як 16-й гарматний авіазагін (ГАЗ). 12-й КАЗ передали до 5-го (Чернігівського) авіадивізіону і перейменували на 25-й розвідувальний авіазагін (РАЗ). 3-й армійський і 16-й корпусний загони ввели до 8-го авіадивізіону в Катеринославі відповідно як 44-й ГАЗ і 43-й РАЗ. 1-й Туркестанський загін став 38-м гарматним 7-го Харківського дивізіону, а 3-й Сибірський — 19-м розвідувальним авіазагоном 4-го дивізіону в Києві.

Незважаючи на наявність на теренах України потужного авіаційного підприємства, гетьманські власті не могли скористатись ним для покращення матеріальної бази власної авіації. Виробничі потужності «Анатри» знаходились під повним контролем австро-угорських окупаційних властей, і виготовлені в Одесі літаки надходили до цісарсько-королівського летунства. До жовтня 1918 р. в Австро-Угорщину було вивезено 66 «Анасалів», які використовувались як навчальні в запасних авіаротах (*Flek — Fliegerersatzkompanie*) №№ 3, 9, 10, 11, 13 та 15. Принаймні один літак цього типу (заводський № 832) потрапив до дислокованого у Львові 4-го авіапарку (*Flip 4 — Fliegerpark*). Після завершення війни й розпаду двоєдиної монархії «Анасалі» виявились розподіленими між державами-спадкоємницями. 21 літак, що лишився на теренах Австрійської республіки, було заскладовано і згодом знищено. На території Угорщини лишилось вісім машин — вони, зокрема, навесні 1919 р. використовувались авіацією радянської Угорської республіки й теж усі були знищені. Нарешті, 23 «Анасалі», зосереджені в авіапарку в Егері, у грудні 1918 р. дістались Чехо-Словаччині. У цій країні літаки надійшли на озброєння 2-го і 3-го авіаполків. «Анасаль»

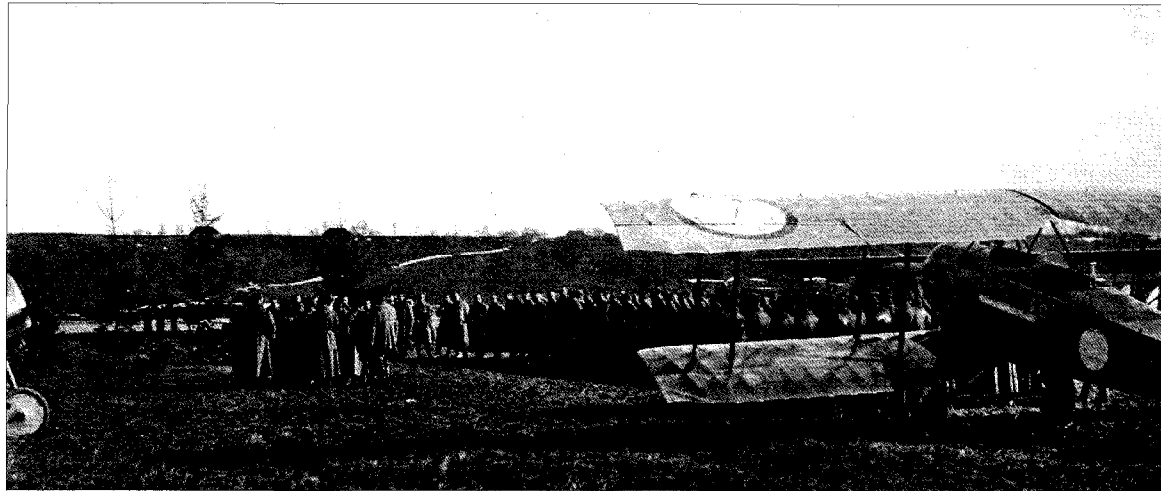
у чехо-словацьких пілотів мав гарну репутацію — він вважався міцним, надійним літаком. Тож коли в 1921 р. в бойових частинах їх замінили сучаснішими аеропланами, 11 найменш зношених «Анасалів» передали до авіашколи. Тут вони експлуатувались до літа 1923 р., після чого остаточно були списані. Кілька машин передали в інженерну школу в Брно де вони використовувались як навчальні посібники аж до 1942 р.! Відзначимо, що єдиний вцілілий «Анасаль» знаходиться зараз у Чехії — в експозиції Національного технічного музею в Празі.

Коли в листопаді 1918 р. австро-угорські війська залишили Одесу, вони навіть не намагались вивезти з території заводу «Анатра» величезну кількість літаків — одних лише «Анасалів» було кинуте 134 (за іншими даними — 123). Та на зміну одним окупантам прийшли інші — наприкінці того ж місяця Одесу зайняли війська країн Антанти. Інтервенти одразу ж заявили про свою підтримку білогвардійського руху в особі Добровольчої армії генерала Денікіна.

Знаючи про прихильне ставлення інтервентів, інспектор авіації Добровольчої армії І. І. Кравцевич на початку грудня 1918 р. направив керівникові одеської авіації полковнику Шимкевичу листа такого змісту: *«Прошу все авиационное имущество Одесского района по возможности собрать в г. Одессу и сохранить до особых распоряжений Главнокомандующего Добровольческой армии. Особое внимание обратит на завод „Анатра“, не допуская к вывозу ни одного предмета. Вообще возможен вывоз лишь в район Добровольческой армии, когда в этом не будет сомнения или по указанию союзников».*

Згадка про союзників симптоматична — Кравцевич чудово розумів, хто є справжнім господарем у приморському місті. Однак інтервенти не претендували на воєнні трофеї, захоплені в Одесі. Ці трофеї їм були просто не потрібні — вони не знали, що діяти з власними коласальними запасами зброї, що лишились після завершення Світової війни.

Усі аероплани та інше авіаційне майно, знайдене в Одесі, союзники безкоштовно передали денікінцям. З перших днів 1919 р. відповідно до наказу нового начальника авіації Одеського району капітана Руднева там приступили до формування на базі колишніх частин авіації гетьмана П. Скоропадського 3-го авіаційного дивізіону Добровольчої армії. Цікаво, що за чинами дивізіону тимчасово зберігалось їхнє грошове утримання згідно з штатами української авіації.



**Шиккування особового складу  
16-го корпусного авіазагону**  
Праворуч на передньому плані —  
літак «Анаде».  
Лютий 1917 року

Дивізіон, який очолив сам Руднев, складався з трьох авіазагонів: 7-го, 8-го та 9-го. За станом на 25 січня в 7-му загоні (командир — поручик Легат) нараховувалось шість «Кодронів» з 80-сильними моторами і один «Ньюпор XXIII». У 8-й та 9-й авіазагони (командири — штаб-ротмістр Жовнер і ротмістр Ширков) встигли передати кілька «Ньюпорів», два «Анаклери» (заводські номери 807 та 808) й три «Анасалі» (номери 010-152/1172, 010-159/1184 та 010-175/1118\*). У лютому 30 навчальних «Анасалів» морським шляхом переправили до Севастополя для відновленої Качинської авіаційної школи. Тоді ж почалась відправка літаків у Новоросійськ і далі — на Північнокавказький фронт, де йшли запеклі бої денікінців з Червоною армією. Точна їх кількість невідома, але судячи з того, що «Анасалі» досить рідко згадуються у списках денікінських частин, вона в підсумку не перевищувала двох десятків. Пояснюється це насамперед тим, що наземні шляхи на Північний Кавказ були перерізані більшовиками й махновцями. Усі вантажі доводилось везти морем, до того ж у сезон штормів. У результаті деякі літаки замість Новоросійська потрапили прямо на морське дно (наприклад, 28 лютого ураганом знесло з палуби пароплава вісім «Анасалів»), інші ж були добряче пошарпані. Крім того, денікінці не поспішали з вивезенням авіатехніки, сподіваючись на те, що союзники прийшли до Одеси «всерйоз і надовго». Та дуже швидко ці надії були розтоптані...

У березні 1919 р. частини Червоної армії, що наступали на Україну з північного сходу, підійшли до Одеси. 8-й авіазагін було вирішено відправити на фронт. 22 березня командир загону ротмістр Жовнер і штаб-

ротмістр Нікітін зі спостерігачами поручиками Краковецьким і Рознатовським на двох «Анасалях» перелетіли з Одеси на прифронтний аеродром в Акермані. При посадці літак Жовнера був пошкоджений. Аероплан спробували евакуювати залізницею в Браїлів, але дорогою він згорів, зайнявшись від паровозної іскри. 24 березня до єдиного «Анасаля» в Акермані приєдналися ще два апарати 8-го загону — «Анасаль» і «Анаклер» (пілоти капітан Демичев, прапорщик Хвостов, спостерігач прапорщик Ярошенко). 29 березня екіпаж штаб-ротмістра Нікітіна перебазувався на аеродром у Браїлові.

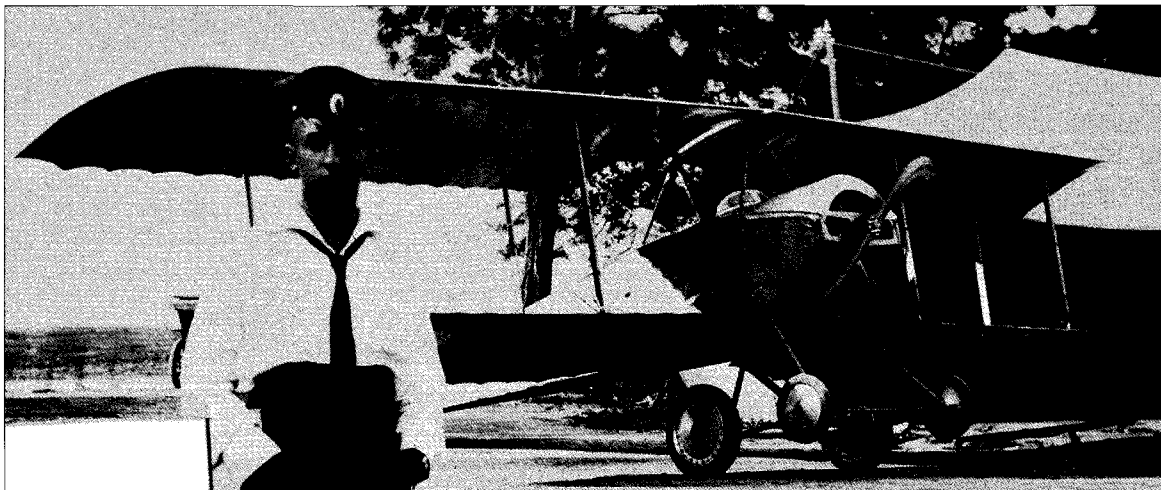
Бої під Одесою завершилися для білогвардійців невдало. Денікінцям та інтервентам довелося залишити місто. Літаки 8-го авіазагону, судячи з усього, ніяк себе не проявили в цих боях, принаймні відомостей про їхні бойові вильоти не збереглося.

Особовий склад 8-го загону отримав наказ евакуюватись у Браїлів. У квітні 1919 р., після довгих прохань, авіазагону вдалось отримати від французького командування баржу і разом з офіцерами інших частин 3-го авіадивізіону відправитись у Галац, а звідти в Тульчу. 5 травня загін повантажився на пароплав «Євфрат» і 7 травня прибув у Новоросійськ, а 9-го, вже залізницею, — в Катеринодар. 10 травня 8-й загін прибув для переформування в станицю Усть-Лабинська. Тут три вцілілих після всіх мандрів «Анасалі» передали для ремонту в авіапарк, а особовий склад загону поповнився льотчиками і спостерігачами 7-го авіазагону.

Тим часом білогвардійці й інтервенти поспіхом евакуювались із Одеси. Пароплавів і барж не вистачало, тож значну частину військового майна довелося спалити. Така доля спіткала три «Анасалі» 9-го авіазагону. Решту літаків (два «Анаклери» і три «Ньюпори») та особовий склад загону завантажили на пароплав «Кронштадт». Ледве залишивши порт, пароплав сів на мілину і позбувся гвинта. Ситуацію врятував англійський військовий корабель, який теж залишав Одесу. Він узяв «Кронштадт» на буксир і відтягнув його, але не в Новоросійськ, а... в Константинополь. Авіатори, які опинились без грошей у чужій країні, мусили продати два літаки, щоб оплатити доставку в Новоросійськ інших трьох. З Туреччини льотчики повернулись тільки в середині червня. Після повернення 9-й загін переозброїли англійськими аеропланами RAF R. E. 8, і на «Анатрах» він більше не літав.

У травні 1919 р. 8-й авіазагін отримав наказ негайно відправитись на заміну пошарпаного в боях 2-го авіазагону

\*Номери цих літаків, що будувалися за австрійським замовленням, розшифровуються так:  
- «010» — позначення типу «Анасаль» за австро-угорською класифікацією;  
- «152» — порядковий номер літака за австрійським замовленням;  
- «1172» — заводський номер машини за системою, прийнятою на «Анатрі».



**Невідомий льотчик  
чи курсант московської  
авіашколи біля рідкісної  
навчальної модифікації  
«Анаде» з додатковими  
протикапотажними колесами**

Такий пристрій полегшував виконання посадки, усуваючи ризик перекидання машини на пробігові.

Літо 1917 року

в Крим, на аеродром поблизу станції Сім Колодязів біля Керчі. Туди загін прибув у складі п'яти льотчиків, чотирьох спостерігачів і семи солдат-мотористів. Приймавши частину майна 2-го загону (6 літаків), загін приступив до бойової роботи. 29 травня в Сім Колодязів з Катеринодара перелетіли штаб-ротмістр Нікітін і прапорщик Хвостов на двох відремонтованих «Анасалях».

До кінця травня матчастина 8-го загону складалася з двох «Ньюпорів», одного «Анаклера» і трьох «Анасалів». Головним завданням загону у зв'язку із запланованим наступом Кримсько-Азовської армії була аерофотозйомка позицій ворога і спостереження за його пересуваннями. Головний тягар бойової роботи ліг на «Анасалі». Крім розвідок, авіаторам доводилось літати на бомбардування ворожих об'єктів. За тиждень з 28 травня до 5 червня екіпажі 8-го загону виконали 35 бойових вильотів, скинувши на ворога 97 бомб, а за наступний тиждень здійснили ще 30 вильотів і скинули 55 бомб.

На початку червня 1919 р. прапорщик Хвостов зі спостерігачем прапорщиком Ван-дер-Шкруфом з висоти 500 м атакували більшовицький панцирний потяг поблизу станції Іслам-Терек. Прямим влучанням бомби вдалось пошкодити тендер паротяга. Внаслідок цього потяг змушений був зупинитись і наступного дня став трофеєм білогвардійців. Ще однією бомбою було вбито 28 червоноармійців, тіла яких побачили білі після здобуття станції. Зенітні гармати потяга відкрили вогонь у відповідь по літаку Хвостова. «Анасаль» отримав кілька осколкових пробойн, але пілот зумів довести машину до аеродрому.

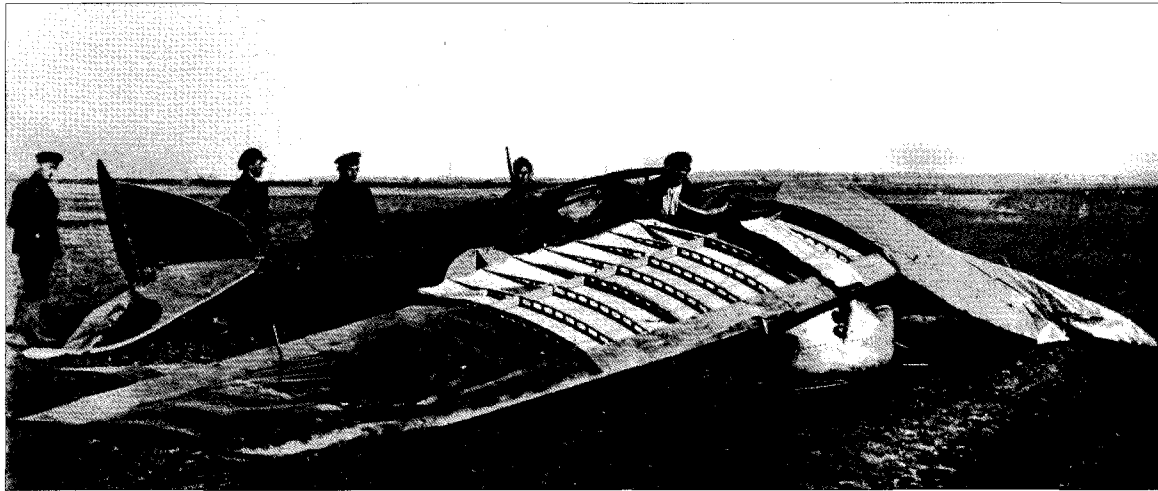
Після відступу червоних з Криму 8-й авіазагін перебазувався в Джанкой. Звіди авіатори здійснювали

нальоти на більшовицькі позиції за Перекопом, скидаючи бомби й агітаційні листівки. Бойова робота загону була відзначена в наказі командування: *«Во время всей операции большую пользу оказал 8-й авиаотряд, неутомимые летчики которого на слабых, изношенных самолетах всегда давали ценные и своевременные сведения о противниках и бросанием бомб усугубляли расстройство нашего врага».*

Наприкінці червня 1919 р. 8-й авіазагін перебазувався на аеродром поблизу міста Олександрівськ (Запоріжжя). 8 червня штаб-ротмістр Нікітін зі спостерігачем поручиком Подернею отримали наказ знищити артилерійську батарею ворога, яка вела обстріл Олександрівська з правого берега Дніпра. Льотчики на «Анасалеві» успішно виконали завдання. Виявивши батарею, вони знизилися спочатку до 500, а потім і до 200 метрів і, незважаючи на сильний зенітний вогонь, закидали її бомбами. При цьому були відзначені прямі попадання в гармати. Червоним довелось припинити обстріл міста й відвести артилерію в запілля. Та успіх дістався авіаторам недешево. Поручик Подерня отримав важке кульове поранення в ший, а сам літак був пошкоджений у багатьох місцях. Льотчикові довелося здійснити вимушену посадку на лівому березі Дніпра, просто перед ворожими позиціями. Червоні відкрили по літаку інтенсивний артилерійський вогонь, випустивши до 200 снарядів, але попадання так і не добились.

До початку серпня 1919 р. усі «Анасалі» 8-го загону були списані внаслідок зносу і бойових пошкоджень. Але саме в цей час денікінці знову зайняли Одесу і знову захопили там авіаційні трофеї, хоча й не такі багаті, як попереднього разу. Це були ті ж самі літаки, що вони не встигли спалити при евакуації в березні і які також чомусь не знищили більшовики при відступі в липні. Оскільки 8-й авіазагін мав великий досвід експлуатації одеських літаків, його поповнили чотирма «Анасалями» (заводські номери 1189, 1224, 1225 та 1226), виявленими в авіапарку, а також німецьким «Ельфауге» (LVG C.VI), знайденим там же.

У серпні—вересні 1919 р. 8-й загін діяв на півдні України проти махновців, займаючись головно розвідкою і розкиданням прокламацій. Згодом настала тривала перерва в польотах, зумовлена поганою погодою. До того ж рясні осінні дощі перетворили аеродроми на непролазне болото. У листопаді—грудні денікінці зазнали нищівної поразки від Червоної армії, і їм знову довелося евакуюватись до Криму.



**Катастрофа «Анаклера»,  
під час якої загинув  
льотчик Федотов**

Літак із серійним номером 811  
зі складу 23-го РАЗ.  
15 квітня 1920 р.

19 січня 1920 р. 8-й авіазагін з двома «Анасалями», «Ельфауге» і «Ньюпором» прибув на пароплаві «Тигр» з Одеси до Севастополя. Після короткого відпочинку і ремонту загін відправили в Джанкой, де оборонялась від червоних, що наступали з боку Перекопа, нечисленна армія генерала Слащова (під його командуванням знаходилось приблизно 5 000 багнетів і шабель, а червоні переважали сили Слащова принаймні втричі). Здавалось, за такого співвідношення сил утриматись неможливо, але становище врятувала авіація. У район боїв перекинули всі наявні сили: евакуйований з Кавказу 5-й загін, 8-й загін і літаки сімферопольської льотної школи — дуже зношені і неозброєні «Анасалі», «Ньюпори» та «Морани».

На світанку 8 березня 1920 р. білі авіатори почали атакувати зосереджені під Юшунем радянські війська. Бомбардування тривало увесь день, а ввечері найменш стійкі червоні частини залишили свої позиції і почали безладно відходити до Перекопу. Ті ж, що встояли, були відкинуті фланговим ударом білогвардійської кінноти. Зазнавши значних втрат, червоні 10 березня пішли з Криму. Упродовж місяця більшовики ще не раз намагалися прорватись на півострів, але їх знову й знову відкидали спільними ударами наземних військ та авіації.

У цих боях «Анасаль» показав себе винятково витривалою і живучою машиною. Наприклад, 31 березня екіпаж у складі пілота ротмістра Змунчилло і спостерігача поручика Рознатовського атакував з висоти 150 метрів кінноту червоних поблизу с. Преображенка. Кавалеристи не піддалися паніці й відкрили по літаку щільний вогонь з гвинтівки і ручних кулеметів.

Аероплан отримав десятки пробоїн, у кількох місцях були прострелені бензобаки і перебита міжкрильна стійка. Спостерігач був поранений у ногу п'ятьма кулями. Та все ж він скинув бомби на ціль, а Змунчилло провів продірявлену машину на аеродром. «Анасаль» відремонтували, і в квітні він знову брав участь у бойових польотах. Та фізичне зношення літаків, а особливо — двигунів усе відчутніше давалося взнаки. Літати з моторами, які могли в будь-який момент зупинитися, стало надто небезпечно. У червні 1920 р. усі вцілілі «Анасалі» білої армії списали, а 8-й загін переозброїли англійськими «Де Хевіллендами ДН. 9».

Не менш активно воював на «Анасалях» 1-й Кубанський козачий авіазагін, емблемою якого була діагональна біла смуга на вертикальному оперенні літаків. Загін отримав чотири «Анасалі» (№№ 010-137, 010-155, 010-160 та 010-167), доставлених на пароплаві з Одеси до Новоросійська 29 січня 1919 р. Їхніми пілотами стали підполковник Сакрич, сотник Косенко, підпоручик Журкевич і осавул Лиманський.

19 квітня 1919 р. авіазагін прибув на Царицинський фронт, де готувався наступ Донської та Кубанської козачих армій. Операція почалась 20 травня форсуванням річки Манич поблизу станиці Великокняжа. Льотчики підтримали атаку бомбовими ударами по ворожих позиціях. Наступного дня червоні почали перекидання в район боїв своїх найкращих сил — кавалерійських дивізій Думенка і Будьонного. Кубанські авіатори своєчасно виявили цей маневр і атакували кінноту на марші. Бомби й кулеметний вогонь сіяли паніку серед кавалеристів, абсолютно не готових до відбиття нападу з повітря. Багато з них загинуло, решта розсіялась степом. 22 травня бій під Великокняжою завершилась повною перемогою козаків. Їхня авіація вийшла з цих боїв неушкодженою, якщо не рахувати легкого поранення в ногу рушничною кулею, отриманого командиром Кубанського авіазагону В. М. Ткачовим. До речі, це був саме той Ткачов, який восени 1916 р. давав свій висновок про бойову придатність літаків «Анаде».

У червні 1919 р. кубанські авіатори брали участь у бомбардуваннях Царицина, а після взяття його військами генерала Врангеля відбивали неодноразові спроби більшовиків повернути місто. 20 червня загін зазнав першої непоправної втрати: через відмову двигуна розбився «Анасаль» і загинув його пілот підпоручик Журквич.



7 вересня відбувся єдиний повітряний бій за участю «Анасаля» (як відомо, під час громадянської війни повітряні бої взагалі відбувались надзвичайно рідко). Екіпаж у складі пілота осавула Ільїна та спостерігача штабс-капітана Нікуліна здійснював розвідку вздовж Волги. Над селом Виновка їхній літак атакували два «Ньюпори», пілотовані молодими червоними авіаторами Козловим і П'яткевичем. Для всіх учасників це був перший повітряний бій у житті. Нікулін відстрілювався з турельного кулемета, не даючи червоним винищувачам наблизитись на відстань прицільного вогню і змушуючи їх стріляти з великих дистанцій. Зрештою малодосвідчені Козлов і П'яткевич розстріляли увесь боекомплект, але «Анасаль» отримав тільки декілька пробоїн у крилі та фюзеляжі й щасливо повернувся на аеродром.

До листопада 1919 р. мотори кубанських «Анасалів» повністю відпрацювали свій ресурс, а самі літаки були дуже зношені через інтенсивну бойову роботу. У тому ж місяці 1-й Кубанський авіазагін відвели в тил для перенавчання на нові аероплани «Де Хевіленд ДН. 9», передані англійцями.

Крім «Анасалів», денікінці використовували й продукцію сімферопольського заводу «Анатра» — винищувачі «Ньюпор XVII». Зокрема, в січні 1919 р. 1-й авіазагін Добровольчої армії отримав «Ньюпор» із заводським номером 107, 3-й авіазагін — дві машини з номерами 114 та 118. Пізніше чотири сімферопольські «Ньюпори» надійшли в 2-й авіазагін (№№ 122, 126, 130 та 131), але вже 28 травня 1919 р. ці чотири літаки передали до 8-го авіазагону. Принаймні два «Ньюпори XVII» отримав і 1-й Кубанський козацький авіазагін (№№ 107 та 129). Відзначимо, що через брак штатних двигунів «Рон» потужністю 120 к. с. частина складених у Сімферополі «Ньюпорів» комплектувалась 80-сильними моторами виробництва тієї ж фірми. Знайшли застосування навіть застарілі навчальні літаки «Фарман XX» — у грудні 1919 р. близько десяти таких машин відправили донській та кубанській авіації.



**Розібрані «Анасалі»  
Кубанського козачого  
авіадивізіону**

На літаках намальовані російські  
триколіорові «кокарди»  
та емблема дивізіону —  
діагональні білі смуги.  
Зима 1919—1920 рр.



«Анаклер»  
23-го розвідувального  
авіазагону РСЧВФ  
1920 р.

### З ЧЕРВОНИМИ ЗІРКАМИ

У складі Робітничо-селянського Червоного Повітряного Флоту (РСЧПФ) літаки одеського виробництва були значно менше поширені, ніж у білій армії. 7 квітня 1919 р., буквально наступного дня після взяття Одеси Червоною армією, там почалося створення радянського Одеського авіаційного дивізіону. Дивізіон, що його очолив льотчик Ніколенко, складався з трьох загонів. Командувати 1-м загonom доручили «товаришеві Легату». Це був той самий поручик Легат, який раніше очолював 7-й авіазагін денікінської армії. Більшість інших пілотів теж мали за своїми плечима службу в гетьманській армії, а згодом у білих. Наприклад, посаду заступника начальника технічної частини дивізіону займав Л. А. Гриньов, колишній капітан царської армії, а згодом — командир Полтавського авіадивізіону армії Української Держави. Зрозуміло, що такий кадровий склад Одеського дивізіону викликав у червоних серйозні сумніви щодо його благонадійності та боєздатності. Тому вже 14 травня наказом командування 3-ї Української Радянської армії дивізіон розформували. Льотчикові Бербеко доручили відібрати найбільш надійних людей і організувати з них 1-й Одеський Радянський авіазагін чисельністю шість екіпажів. До складу загону увійшли, серед інших літаків, і два «Анасалі», на яких літали пілоти Чепович і Мізерський.

На початку травня 1919 р. частини 3-ї Української Радянської армії вийшли до Дністра і з ходу вступили в бій з румунськими військами. Почалась неоголошена радянсько-румунська війна. Червоні досить швидко



### Навчальний «Анасаль» однієї з радянських авіашкіл

Через недовідченість курсанта літак здійснив вимушену посадку, поламавши гвинт і шасі. Такі аварії під час відпрацювання льотних навичок траплялись досить часто.

зайняли східне Придністров'я і захопили кілька плацдармів на правому березі Дністра, але просунутись далі через відсутність резервів не змогли. Бої набули позиційного характеру.

З 10 травня 1-й Одеський Радянський авіазагін базувався в Тирасполі. До кінця місяця льотчики Шишковський, Чепович і Мізерський здійснили вісім польотів на розвідку і розкидання листівок над ворожою територією. 29 травня «Анасаль» Чеповича скапотував при посадці і був відправлений на ремонт в Одесу. Радянські льотчики кілька разів зустрічали в повітрі літаки противника. У травні відбулось навіть три повітряних бої, два з яких завершилися безрезультатно, а в третьому льотчик Бербеко, за деякими даними, зумів підбити румунського «Ньюпора», який здійснив вимушену посадку на правому березі Дністра. Щоправда, точно не відомо, на якому типі літака він провів цей бій.

З червня 1919 р. 1-й Одеський Радянський авіазагін було перейменовано на 50-й розвідувальний, а його командиром призначили Шишковського. Трохи згодом на базі колишніх 2-го і 3-го Одеських загонів створили 51-й і 52-й розвідувальні авіазагони (РАЗ). Та на цьому епопея перейменувань не завершилась. На початку липня 50-й авіазагін Шишковського розформували «вследствие дезорганизации», особовий склад відкликали до Одеси, а літаки і номер загону передали колишньому 51-му РАЗ під командуванням льотчика Торопова. «Новий» 50-й загін відправили на румунський фронт, а колишній 52-й, який тепер став 51-м, — на Південний фронт.

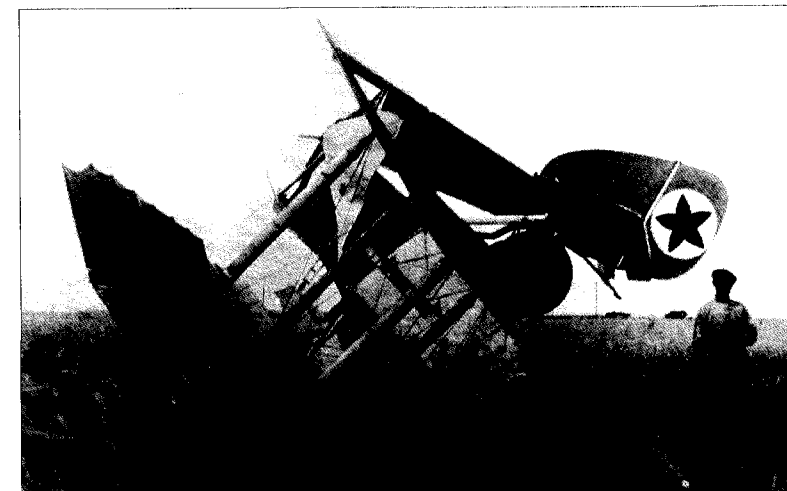
**Льотчики 52-го радянського розвідувального авіазагону біля трофейного «Анасаля»**  
 На фюзеляжі машини зберігся австрійський серійний номер 010-187, а з-під червоної зірки проступає напівстертий хрест.  
 Катеринодар, літо 1920 р.



Мляві бої з румунами тривали до середини липня, коли стрімкий прорив денікінської кінноти через Дніпро поставив бессарабське угруповання Червоної армії під загрозу оточення. Радянські війська поспішно знялися з позицій і відступили на північний схід, у район Житомира, відклавши справу «звільнення Молдавії від буржуазного гніту» на добрих два десятиліття. При відступі більшість літаків 50-го загону було знищено чи захоплено ворогом. Льотчик Фоменко перелетів до румунів, Торопов і Шишковський — до денікінців, решта загинули, пропали безвісти чи потрапили до полону.

51-й РАЗ, у якому лишалось три «Анасалі» (№№ 1173, 1200 та 1201), один «Анаде» (№ 646) і один «Анаклер» (№ 811), але всього двоє льотчиків — Васильєв та Бондаренко, у липні 1919 р. вдалось евакуювати до Москви. Там колишній одеський загін поповнили особовим складом, доукомплектувавши його до штатної чисельності.

У серпні 1919 р. у зв'язку з проривом південного фронту кіннотою генерала Мамонтова усі дислоковані в Москві авіачастини звели в Авіагрупу особливого призначення (АГОП) і перекинули на аеродром поблизу села Кшень для пошуку і знищення ворожої кавалерії. До складу АГОП включили й 51-й РАЗ. Загін здійснив кілька розвідувальних польотів, та особливих успіхів не досяг. А от втрати, хоча й не бойові, були. 17 вересня льотчик Бондаренко розбив «Анасаль» № 1200, намагаючись посадити машину з непрацюючим двигуном. Наприкінці вересня мамонтовці завершили свій рейд по радянських тилах і прорвались за лінію фронту, а Авіагрупа особливого призначення незабаром була розформована.



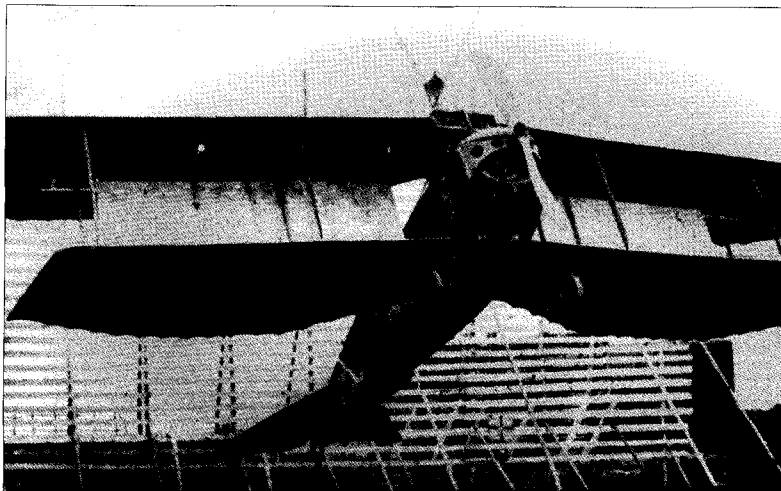
**Аварія «Анаде»**  
 Літак 35-го розвідувального авіазагону РСЧВПФ. Незважаючи на серйозні пошкодження машини, льотчик Саначин не постраждав.  
 Літо 1919 р.

У жовтні 1919 р. така ж доля спіткала й 51-й РАЗ. Загін розформували, а літаки передали 23-му розвідувальному авіазагону. Взимку і навесні 1920 р. 23-й РАЗ входив до складу військово-повітряних сил 12-ї армії і дислокувався під Києвом, на аеродромі Пост-Волинський. У бойових діях він участі не брав, здійснюючи тільки тренувальні польоти. В одному з таких польотів 15 квітня з невідомих причин розбився «Анаклер» № 811. У звіті про цю пригоду відзначено, що «...на висоті 50 м самолет перешел в пике и с работающим мотором врезался в землю». Пілот Федоров загинув, спостерігач Лазуткін отримав важкі травми.

Інспекторська перевірка авіачасти 12-ї армії, що відбулась 21 червня 1920 р., засвідчила, що в 23-му авіазагоні ще числилось два «Анасалі» й один «Анаде», але вкрай зношені і до бойових дій непридатні.

### Літак-мішень

Списаний «Анасалі» було встановлено на полігоні для тренування артилеристів. На жаль, у ті часи ніхто в СРСР не турбувався про збереження для історії унікальних взірців авіатехніки.



Крім указаних літаків, можна фрагментарно відстежити долю ще кількох «Анасалів», які в різний час входили до складу Червоних повітряних флотів Росії й України. Зокрема, літаки із заводськими номерами 1203 та 1204 в березні 1919 р. перебували на балансі Одеської авіашколи УСРР. Їхня подальша доля невідома.

Кілька «Анасалів» дістались червоним навесні 1920 р. як трофеї після розгрому Денікіна. Один з них був відправлений у московський центральний авіапарк, а після списання його використовували як мішень на артилерійському полігоні. Інший апарат включили до складу 40-го авіазагону Південного фронту. Літав на ньому угорський льотчик-інтернаціоналіст Ганс Кіш.

Ще одну машину (№ 010-187) спочатку приділили до штабу 9-ї армії, а згодом включили до складу «нового» 52-го розвідувального авіазагону, сформованого в 1920 р. з колишніх денікінських льотчиків, що перейшли на бік Червоної армії (не слід плутати його з 52-м авіазагоном, створеним у червні 1919 р. на базі 3-го Одеського, а згодом перейменованим на 51-й РАЗ). Політична благонадійність цих пілотів викликала в комісарів великі сумніви. Тому під час усієї кампанії проти Врангеля 52-й загін протримали в глибокому тилу, під Катеринодаром.

Після завершення громадянської війни поодинокі вцілілі «Анасалі» використовувались у льотних школах, спочатку як навчально-тренувальні машини, а згодом — як навчальні посібники. До середини 20-х років останні з них були списані. «Анаде» й «Анаклери» подібна доля спіткала ще раніше.

## ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

### Российский государственный военно-исторический архив:

ф. 493 «Управление военного воздушного флота»;

ф. 2008 «Полевое управление авиации и воздухоплавания».

### Российский государственный военный архив:

ф. 29 «Главное управление военно-воздушных сил Красной армии».

### Опубліковані документи:

Авиация и воздухоплавание в России: Сборник документов. — Вып. 4. — М., 1970. — 225 с.  
Описание аппарата бипланъ «Анатра» тип Д.

### Монографії, статті, науково-довідкові видання:

- Александров А. О. Самолеты отечественной конструкции. — С.-Пб.: Цитадель, 1996. — 136 с.  
Александров А. О., Петров Г. Ф. Крылатые пленники России. — С.-Пб.: Б.С.К., 1997. — 96 с.  
Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — М.: Машиностроение, 1989. — 336 с.  
Кондратьев В., Хайрулин М. Авиация гражданской войны. — М.: Техника — молодежи, 2000.  
Кондратьев В., Хайрулин М. Военлеты погибшей империи. — М.: Эксмо-Яуза, 2008.  
Кондратьев В., Хайрулин М. Одесские «французы» в русской авиации // Авиамастер. — 2000. — №5. — с. 8–25.  
Куликов В. Российская армейская авиация в Первой мировой войне // Авиация и время. — 1997. — № 4. — С. 40–44; 1998. — № 1. — С. 30–34; № 4. — С. 34–38.  
Маслов М. Русские самолеты 1914–1917. — М.: Цейхгауз, 2006. — 88 с.  
Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории. — Х.: Основа, 1995. — 264 с.  
Харук А. І. Фірма «Анатра» та її літаки. З історії авіаційної промисловості України // Науковий вісник Волинського державного університету ім. Лесі Українки. Історичні науки. — Луцьк, 2001. — № 10. — С. 67–70.  
Харук А. І. Виробнича і конструкторська діяльність фірми «Анатра» в галузі військової авіації (1912–1917 рр.) // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» № 584 «Держава та армія». — Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка». — 2007. — С. 74–79.  
Харук А. Производственная деятельность фирмы «Анатра» // Авиация и время. — 2008. — № 1. — С. 36–39.  
Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. — М.: Машиностроение, 1978. — 576 с.  
Шевченко А. «Крупнейший авиазавод России» // Думська площа. — 2006. — 17 лютого.  
Hornat J. Anatra DS Anasal // Letectvi+kosmonautika. — 1989. — № 4. — S. 35



Науково-популярне видання

Андрій Харук, В'ячеслав Кондратьєв, Марат Хайрулін  
«Анатра»: Літаки одеського авіабудівного підприємства,  
1910–1924 рр.

Головний редактор: *Юлія Олійник*

Редактор: *Ірина Давидко*

Макет та комп'ютерна верстка: *Дмитро Адаменко*

Обкладинка: *Віктор Кузик*

НБ ПНУС



807341

ТОВ «Темпора»

01030, м. Київ,

вул. Б. Хмельницького, 32, оф. 4,

тел./факс: (044) 234-46-40

[www.tempora.com.ua](http://www.tempora.com.ua)

Свідоцтво про внесення до державного реєстру:

ДК № 2406 від 31.01.2006 р.

Підписано до друку: 2.12.2008 р.

Папір: офсетний, крейдяний матовий

Гарнітура Wagnock Pro

Друк офсетний.

Умовн. друк. арк.: 7,95

Облік.-видавн. арк.: 11,34

Наклад: 2000

Замовлення №3600

Віддруковано: ТОВ «Триада-Прінт»

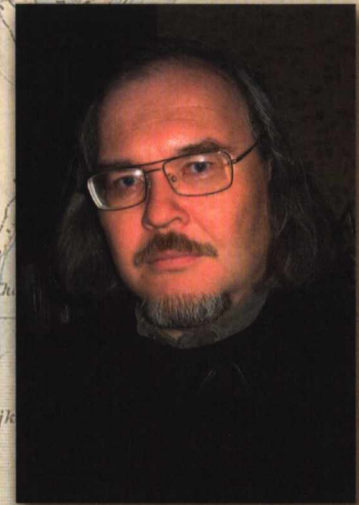
Адреса: 04053, м. Київ, вул. Артема, 25





**Андрій Харук**

Кандидат історичних наук,  
доцент кафедри історії, теорії та практики культури  
Національного університету «Львівська політехніка».  
2000 р. захистив дисертацію за спеціальністю «Військова історія»  
на тему «Військово-повітряні сили України в 1917—1920 рр.»  
Коло наукових інтересів включає  
історію військової авіації України доби Визвольних змагань  
та історію авіаційної промисловості України  
від початку XX ст. до наших днів.  
Автор багатьох публікацій з військової історії  
та історії науки і техніки.



**В'ячеслав Кондратьєв**

Головний редактор журналу «Авиапарк» (Москва, Російська Федерація)  
Вивчає історію авіації доби Першої світової та Громадянської війн,  
а також участь військово-повітряних сил  
у збройних конфліктах на Далекому Сході.  
Автор монографії «Халхин-Гол: война в воздухе»,  
співавтор книг «Авиация Гражданской войны»  
та «Военлеты погибшей империи».



**Марат Хайрулін**

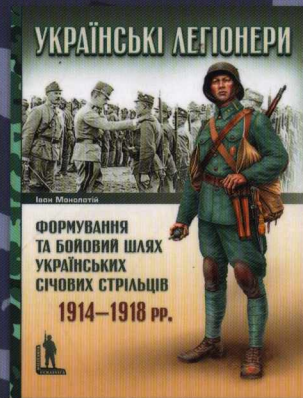
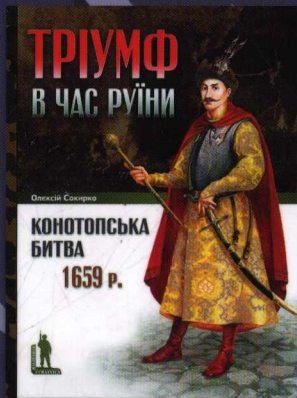
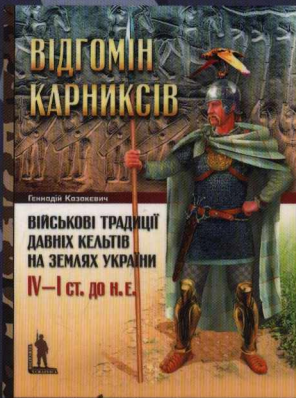
Заступник генерального директора  
рекламної агенції «Инюрреклама» (Москва, Російська Федерація).  
Вивчає історію російської авіації 1910—1922 років.  
Автор низки статей в журналах:  
«Родина», «Крылья Родины», «Ас», «Мир Авиации», «АвиаМастер»,  
«Военная быль», «MilitaryКрым», альманасі «Белая гвардия»,  
автор монографії «Воздушные корабли "Илья Муромец"»,  
співавтор книги «Авиация Гражданской войны».



У СЕРІЇ



ЧИТАЙТЕ ТАКОЖ:



НБ ПНУС  
  
807341



  
9 789668 201516