

СПЕЦИАЛИСТ ШИРОКОГО ПРОФИЛЯ

Кроме модификаций постановщиков помех, самолет Ан-12 использовался в строевых частях еще в нескольких специальных вариантах военного назначения. Однако по разным причинам ни один из них не получил широкого распространения.

Одной из самых секретных его модификаций стал самолет Ан-12ПРТБ. Теперь он снят с вооружения, и о нем можно рассказать.

Появление этого самолета было связано с широким поступлением в войска ядерного оружия, прежде всего, тактического. Для того, чтобы применить атомный боеприпас на нужном участке фронта в нужный момент, его требовалось не только доставить на авиабазу или в расположение ракетной части, но и подготовить к применению. Сначала процесс подготовки «спецбомбы» происходил только на стационарном объекте, так называемой ремонтно-технической базе — РТБ. Такие базы имелись только на полигонах, базовых аэродромах дальней авиации и базах Ракетных войск стратегического назначения, которые только-только начали формироваться. Но командование Вооруженных Сил хотело иметь свободу маневра и по его заказу появились передвижные РТБ — автомобильная ПРТБА-1 и железнодорожная ПРТБД-2. По опыту этой работы было задано проектирование авиационных ПРТБ на базе самолета Ан-12 и (в пару к нему) — самого большого в то время в мире вертолета Ми-6.

Проектирование Ан-12ПРТБ было проведено в конце 50-х гг., в 1959-1960 годах он прошел Государственные испытания на базе 71-го полигона ВВС, организации, которая в то время была ответственной за авиационное обеспечение ядерных испытаний. Первые серийные Ан-12ПРТБ получил 647-й смешанный авиационный полк специального обеспечения, часть, принадлежащая тому же 71-му полигону. А вслед за ним Ан-12ПРТБ и Ми-6ПРТБ стали поступать и в строевые части, обеспечивавшие функционирование «ядерного щита» нашей Родины. Таких машин было относительно не много, тем не менее, они сыграли важнейшую роль в годы «холодной войны». Благодаря им была продемонстрирована высокая мобильность советского ядерного оружия, то есть способность максимально быстро развертываться на нужном направлении или выходить из-под удара.

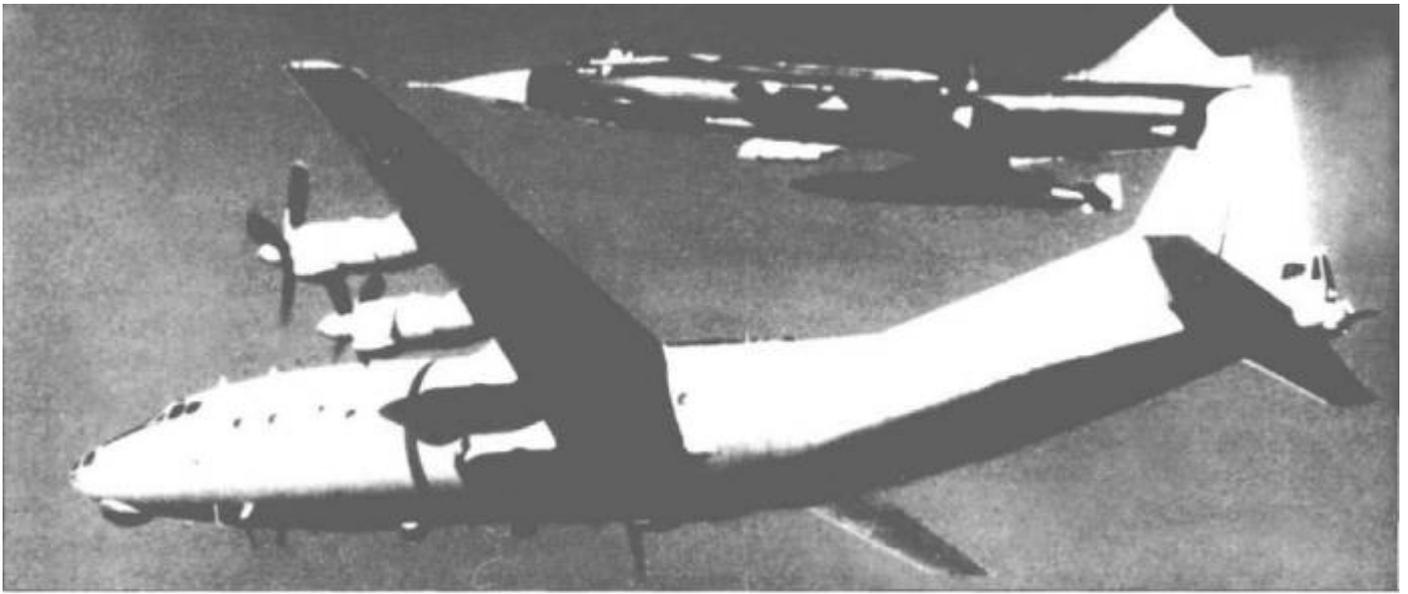
«Воздушный грузовик» Ан-12 оказался удачной платформой для размещения различного специального оборудования, а высокая надежность машины, достаточно мощный комплекс навигационных средств и большая продолжительность полета позволили использовать его для выполнения особых заданий над морем или в пустынях неосвоенных районах с неблагоприятными климатическими условиями. Ну, а если отбросить все околичности то Ан-12 прямо просился в разведчики.

Дефицит машин подобного класса в послевоенной советской авиации всегда был острой проблемой, тем более что вероятный противник последовательно наращивал собственный парк стратегических самолетов-разведчиков, которые постоянно кружили у наших границ.

Поскольку считалось, что вводить в непосредственный контакт с противником такой неповоротливый и малоскоростной самолет, как Ан-12, не рационально, на его базе было решено сделать вариант дистанционной радиотехнической разведки. Часть оборудования была взята из комплекта дальних разведчиков на базе Ту-16.

Первые Ан-12Р [Ан-12Р, РР, ТР — названия неофициальные, настоящие наименования этих самолетов остаются секретными (авт.)] появились уже в начале 60-х годов и комплектовались тем бортовым оборудованием, которое устанавливалось и на транспортных вариантах самолета, выпускавшихся в те годы. В дальнейшем часть бортового специального и навигационного оборудования была заменена более новыми образцами. У некоторых машин на борту были установлены станции РЭП СПС-5, но почему-то не была произведена обычная для Ан-12 последних серий замена РАС РБП-3 на располагавшую гораздо более высокими характеристиками станцию «Инициатива», что было бы важно для самолета-разведчика.

Не смотря на острую потребность в дальних разведчиках, самолет Ан-12Р так никогда и не стал по настоящему массовой машиной. Он выпускался в штучных экземплярах и не получил такого же распространения как соответствующие варианты Ту-16 или Ту-22. Еще большим «раритетом» оказалась вторая разведывательная версия Ан-12 — самолет радиохимического наблюдения на базе Ан-12БП («изделие 51Т»).



Советский самолет-разведчик совершает полет над нейтральными водами в сопровождении перехватчика F-104 ВВС Норвегии (фото Jane's)

Машины этой модификации внешне отличались четырьмя контейнерами для отбора проб воздуха, которые крепились на небольших пилонах в носовой части фюзеляжа. В грузовой кабине находились также комплекты полевой радиохимической разведки с дозиметрами ДП-35 и различное лабораторное оборудование. Эти самолеты были переоборудованы из серийных Ан-12Б в 1968—1969 годах.

Несколько самолетов Ан-12П и БП [*Вариант с дополнительными баками, не путать с радиохими и разведчиками (авт.)*] в ходе строевой эксплуатации были укомплектованы для длительных полетов над морем, а затем переоборудованы в спасательные и использовались для нужд ВМФ и гражданского морского флота. Они оснащались аппаратурой «Исток-Голубь», предназначенной для поддержания связи и пеленгации места работы аварийных УКВ-радиостанций. В дальнейшем несколько Ан-12 с аналогичным радиооборудованием было поставлено и для ВВС.

А в 1969 году на базе серийного самолета в комплектации «БП» был создан авиационно-морской комплекс спасения приводняющихся спускаемых аппаратов космических кораблей, названный Ан-12БПС. На борту самолета находилась радиостанция-пеленгатор, мощный комплекс связи с аппаратурой ЗАС и катер проекта 03473 «Ёрш», который предполагалось сбрасывать в районе приводнения, а затем подбирать подоспевшим судном. Самолеты Ан-12БПС должны были взаимодействовать не только с морскими судами, но и со специально оборудованными вертолетами Ми-4, Ми-6, Ми-14 и Ка-25. В отличие от спасательного самолета для ВМФ, «космический» Ан-12БПС остался в одном экземпляре. Это было связано с тем, что для приземления экипажей КК в Советском Союзе, в отличие от США, выбирались пустынные или степные районы Центральной России или Северного Казахстана.

Между тем, самолет Ан-12БПС вполне мог бы использоваться для оказания эффективной помощи жертвам кораблекрушений. Катер «Ёрш» для своей задачи имел избыточную грузоподъемность — он мог перевозить трех спасателей и 11 пострадавших, что при наличии достаточного количества самолетов могло позволить проводить более ширококомасштабные операции, чем эвакуация двух-трех космонавтов.

Развитие принципиально новых средств поражения и, прежде всего, атомного оружия и оборудования радиоэлектронного подавления, привело к появлению в послевоенный период мобильных, в том числе воздушных пунктов связи и управления.

Большие возможности в управлении глобальными войсковыми операциями открывала спутниковая радиосвязь. Кроме военных, в ней остро нуждались и многие отрасли народного хозяйства. 23 апреля 1965 года был запущен первый советский спутник связи «Молния-1». Под него создавался обширный комплекс наземных, морских и воздушных пунктов связи, одним из которых стал самолет Ан-12БМ.

Базой для этого варианта самолета стал новейший Ан-12Б, производство которого тогда еще только готовилось. В герметичной кабине для сопровождающих было развернуто четыре места операторов спутниковой связи. Их количество было ограничено, главным образом, размерами кабины — не герметичный основной салон Ан-12 мало подходил для этой роли, и по этому машина осталась в единичном экземпляре, а базой для войсковых самолетов-ретрансляторов спутниковой системы связи стали самолеты Ильюшина Ил-18, а затем Ил-76 и Ил-86. Комфортабельные кабины боевых расчетов

комплексов связи и офицеров оперативных групп позволяли в полной мере использовать возможности этих машин.

В 1970 году на испытания вышел воздушный пункт управления (ВзПУ) Ан-12БК-ВКП с комплексом средств связи и управления армейского уровня «Зебра». Появление воздушных командных пунктов было обусловлено необходимостью значительно увеличить мобильность армейских групп управления, повысить их живучесть. Кроме того, дополнительные каналы связи, которые вступали в работу с включением аппаратуры ВзПУ, полагалось использовать при непосредственной подготовке к применению тактического ядерного оружия, когда интенсивность радиообмена между штабами разного уровня и ударным подразделением на короткое время резко возрастает.

Недостаточный уровень комфорта на борту не герметичного Ан-12 привели к тому, что на вооружение поступил не он, а его конкурент Ил-22, созданный на базе пассажирского Ил-18.

Попытка устранить этот недостаток Ан-12 была предпринята в 1975 году, когда один из серийных самолетов был переоборудован в воздушный командный пункт для командующего Военно-транспортной авиацией. Герметичный модуль был вставлен в грузовой отсек самолета, который получил наименование Ан-12ББК «Капсула». Машина имела достаточно мощный комплекс средств боевого управления, включавший несколько радиостанций с аппаратурой уплотнения и засекречивания каналов, записывающее оборудование и новейший вариант пилотажно-навигационного комплекса. Не смотря на определенные преимущества, и этот самолет остался в единственном экземпляре. В качестве штабных машин для командующих видов вооруженных сил, общевойсковых армий, военных округов и групп войск использовались в основном Ту-135, специальные модификации среднемагистрального пассажирского лайнера Ту-134. В качестве ВКП использовался и самолет Ан-1 ОКП. Один самолет этого типа был переоборудован в 1970 году для Воздушно-десантных войск, но потом передан командованию Забайкальского военного округа и базировался в Чите.

Насыщение военно-транспортных самолетов нового поколения Ан-8, Ан-12 и Ан-22 радиоэлектронными средствами, резкое расширение районов их возможного применения и качественный рост сложности задач, решаемых ВТА, вызвало к жизни необходимость поднять на новый уровень обучение личного состава и, прежде всего, штурманов. Их подготовка велась на устаревших учебно-штурманских самолетах, самым новым из которых был Ту-4УШС. По характеристикам скорости, высотности и дальности полета он был близок к Ан-12, но его оборудование резко отличалось от современных образцов, да и одновременно заниматься мог только один курсант, а остальные дожидались своей очереди в условиях, которые трудно было назвать комфортными. По этому часть серийных самолетов Ан-12 последних модификаций с современным вариантом комплектации РЭО была переоборудована в учебно-штурманские Ан-12БШ и БКШ. В грузовой кабине было размещено 10 мест для курсантов с полным комплектом штатного оборудования и контрольной аппаратурой. Первый такой Ан-12 был сдан в 1970 году.

Одним из наиболее интересных специальных вариантов Ан-12, также строившимся серийно, хотя и в небольших количествах, стал самолет Ан-12БКВ. Он проектировался как морской минный заградитель и тяжелый бомбардировщик. В грузовой кабине машины был установлен специальный транспортер, на котором согласно проекту можно было разместить до 12 тонн вооружения, а практическая масса боевой нагрузки самолетов в эксплуатации превышала 20 тонн. Выпуск машины был начат в 1969 году в Ташкенте. Основная часть построенных самолетов была поставлена на экспорт в Индию.