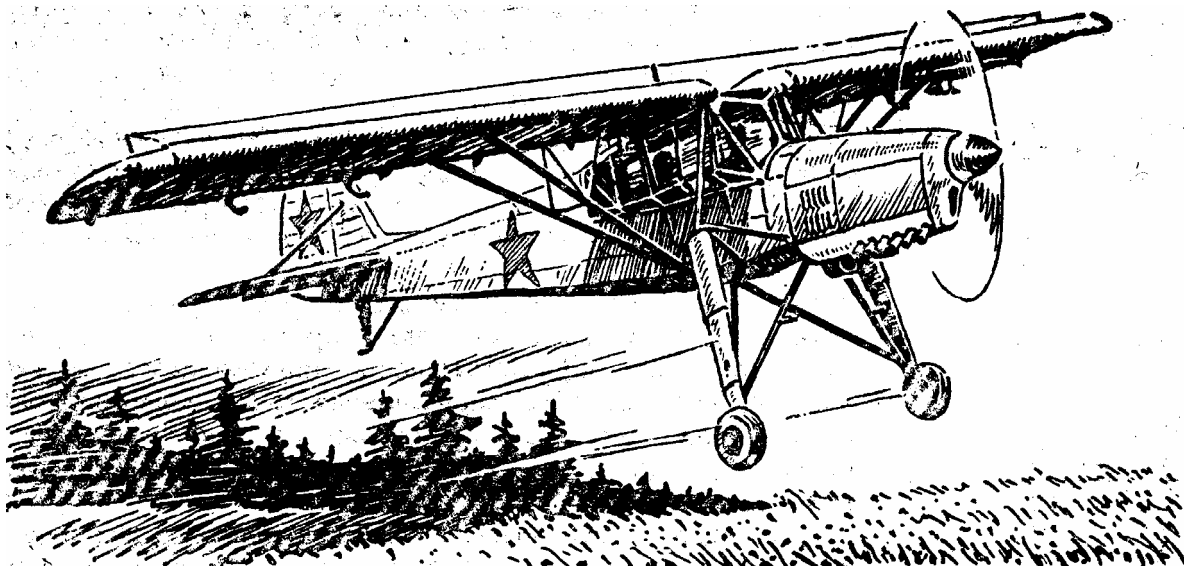




ОКА-38 «АНСТ»



Легкомоторные самолеты

Советская торговая делегация прибыла в Германию в начале 1940 года. Авиационным специалистам, числившимся в ее составе, показали ряд авиазаводов, самую современную технику. Гитлеровские авиационные «спецы» высокомерно полагали, что воспользоваться их опытом советская промышленность не успеет, а фактор устрашения окажет соответствующее деморализующее воздействие.

Демонстрацию новых машин на Берлинском аэродроме проводил генерал Удет, известный инженер-конструктор, ас первой мировой войны, возглавлявший в то время техническую часть министерства авиации. На взлетной полосе уже стоял готовый к полету трехместный «Шторх» — самолет фирмы «Физлер». Удет пригласил Ивана Федоровича Тевосяна, главу нашей делегации, в кабину, а сам занял место пилота. Запустил мотор и после очень короткого разбега поднял машину в воздух. Сделав несколько крутых виражей, приземлился прямо на стоянку. Тевосяну машина понравилась, а позже этот «Шторх» был подарен нашей делегации.

И вскоре вместе с дареным «физлером» в Москву прибыла целая эскадра закупленных в Германии истребителей и бомбардировщиков. Техника тщательно изучалась, испытывалась на земле и в воздухе. Наши пилоты отмечали высокие летные качества немецких самолетов, однако у конструкторов не возникало желания что-то скопировать, вот только «Шторх»...

Кому поручить работу! Конечно, никто из маститых конструкторов за это дело не брался. Тогда вспомнили про молодого инженера Олега Антонова, который уже успел зарекомендовать себя талантливым организатором, работая главным конструктором планерного завода в Тушине.

Под его руководством на ленинградском авиазаводе изготовили чертежи и построили «летающую копию». Конструкцию повторили почти без изменений, даже название просто перевели с немецкого на русский: «Шторх» — «Аист». Спустя восемь месяцев первые машины вышли на испытания. Самолет строили сразу в двух вариантах: санитарном и многоцелевом. Второй предполагалось использовать для связи, перевозки людей и мелких грузов, разведки и корректировки артиллерийского огня. Для выполнения последней задачи машину оснастили достаточно совершенной по тем временам радиостанцией. Испытания «Аиста» (он же ОКА-38) прошли успешно. Незамедлительно последовало решение о его серийном выпуске на новом авиазаводе в Каунасе, однако начавшаяся война помешала осуществлению этих планов.

Но «Шторх» на протяжении всей войны постоянно напоминал о себе. Он появлялся над позициями наших войск в плохую погоду или ночью, когда действия истребительной авиации были затруднены. Однако и в хорошую погоду «физлер» оставался малоуязвимым для истребителей. Легкая маневренная машина, способная летать на очень малых высотах, имела много шансов уйти от воздушных атак безнаказанно.

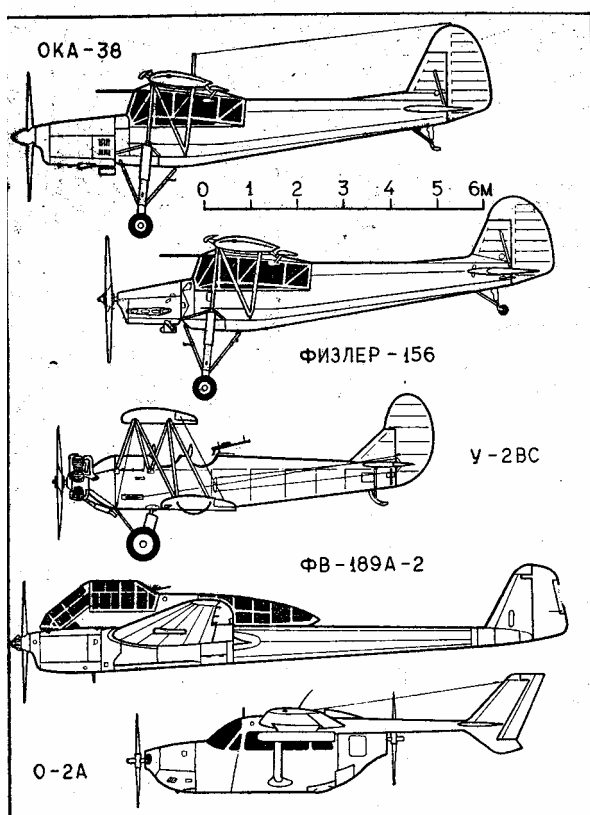
Советские военные специалисты, увлеченные скоростными истребителями & бомбардировщиками, считавшие легкомоторную авиацию делом второстепенным, все-таки изменили свои взгляды — уже вскоре после начала войны для ведения боевых действий были приспособлены устаревшие безоружные У-2, которые оказывали большую помощь наземным войскам. Выпуск этих машин в годы войны пришлось резко увеличить, разработали и новый вариант — У-2ВС (войсковая серия), вооруженный пулеметом ШКАС для защиты задней полусферы. Бомбы до 300 кг самолет нес уже на внешней подвеске под нижним крылом.

Характерная особенность У-2ВС, впрочем, как и других легкомоторных самолетов, — универсальность применения. Он использовался в качестве бомбардировщика, разведчика, корректировщика, для перевозки грузов

партизанам, вывозил раненых. Например, в 1942 году в боях на Дону 272-я ночная бомбардировочная дивизия, имевшая 65 единиц, действовала не только ночью, но и днем. Она выполняла даже задания командования фронта по разведке положения своих войск, отходивших с тяжелыми боями, осуществляла связь с ними.

С немецкими легкомоторными самолетами нашим, летчикам-фронтовикам удалось познакомиться только в конце войны. «Шторхи» находили на захваченных аэродромах. Инженер авиационного истребительного полка восьмой воздушной армии А. Прицкер вспоминал: «Однажды в Чехословакии в сарае на краю аэродрома мы обнаружили пять «Шторхов». Хотя я не был профессиональным летчиком, на У-2 летал самостоятельно, решил опробовать «физлера» — сделал короткий полет...»

Через месяц все желающие освоили управление им. Машина обладала отличными летными данными, большое впечатление произвела методика посадки, выполнявшаяся не с планирования с задресселированным мотором, а с парашютирования на полном газу. При этом интенсивная обдувка крыла воздушным потоком от винта позволяла устойчиво парашютировать на скорости чуть выше 30 км/ч, против обычной для «Шторха» посадочной около 60 км/ч. Вертикальная скорость снижения доходила до 3,5 м/с, но зато пробег после приземления не 20 м. Хотя посадки на парашютировании требовали повышенного внимания, они вскоре были освоены всеми, кто летал на «физлерах».



**ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ
ЛЕГКОМОТОРНЫХ РАЗВЕДЧИКОВ**

	ОКА-38 «Ангел», СССР	Физлер- 156 «Шторх», Германия	У-2ВС, СССР	ФВ-189А-2 Германия	Цессна О-2А, США
Год выпуска	1941	1936	1941	1937	1967
Длина самолета, м	10,3	9,9	8,17	12,03	9,07
Размах крыла, м	14,28	14,25	11,4	18,4	11,63
Площадь крыла, м ²	26,0	26,0	33,15	38,8	18,81
Мощность мотора, л. с.	240	240	115	2×465	2×210
Взлетный вес, кг	1343	1250	1400	4170	2100
Вес пустого, кг	980	960	773	2830	1266
Максимальная скорость, км/ч	173	172	134	300	322
Посадочная скорость, км/ч	63	59	82	110	109
Время набора высоты 1000 м, мин	5,5	4	25	2,9	3,5
Практический потолок, м	4400	4880	1500	7300	5490
Дальность полета, км	514	330	450	670	1260
Разбег, м	144	88	270	250	305
Пробег, м	160	55	140	200	213
Вооружение	—	1 пулемет	1 пулемет, бомбы	4 пулемета, бомбы	пулеметы, бомбы

Данные самолетов ОКА-38 и «Шторх» взяты из отчета по испытаниям этих самолетов в НИИ ВВС. Взлетный вес самолета У-2ВС без бомбовой нагрузки в разведывательном варианте — 1080 кг, летные данные соответственно были несколько выше.

После войны с учетом опыта эксплуатации «Шторха» в КБ А. С. Яковлева был создан Як-12. В Чехословакии и во Франции «Шторхи» в больших количествах строили серийно и в послевоенные годы. Самолеты этого типа можно встретить в этих странах и сейчас. Еще один «наследник» «физлера» — польская «Вильга» — активно используется в аэроклубах ДОСААФ СССР и в наши дни.

Однако вернемся к легкомоторным разведчикам. Несколько машин такого класса выпустила фирма «Арадо», но максимум неприятностей нашим сухопутным войскам доставил «Фокке-Вульф-189» — «Ирама», как окрестили разведчика наши пехотинцы за двухбалочную хвостовую часть фюзеляжа. Тихоходная «рама» постоянно висела над нашими позициями. От советских истребителей ее спасала не скорость, не высота и даже не пулеметы, защищавшие хвост и имевшие очень большой сектор обстрела, — главным «оборонительным оружием» ФВ-189 была маневренность.

Атаковать истребитель «рама», конечно, не могла, но сама уворачивалась от атак довольно успешно. Победа в воздушном бою над ФВ-189 у наших летчиков считалась определенным успехом. Впрочем, за сбитый У-2 фашистским асам платили 2000 марок, вдвое больше, чем за любой другой самолет. В отличие от всех прочих легкомоторных машин ФВ-189 был специализированным самолетом-разведчиком, пожалуй, единственным в своем роде.

По окончании второй мировой войны о легкомоторных разведчиках надолго забыли, однако уже в 60-х годах большие потери авиации во Вьетнаме заставили американских агрессоров искать новые, наиболее эффективные средства воздушной войны. Одним из них оказались... легкомоторные разведчики. США всегда имели разнообразный парк легких самолетов, и для Вьетнама подобрали самолет «Скаймастер» фирмы «Цессна». Помимо обычной для разведчика радио- и фотоаппаратуры, О-2А — так назвали боевой вариант «Скаймастера» — мог нести ракетное и

бомбовое вооружение.

Опыт боевого применения легкомоторных поршневых разведчиков показал, что и в наши дни, как и в годы второй мировой войны, против легкого поршневого самолета не найдено достаточно эффективного оружия. Маневренность защищает его от атак истребителей, малая высота полета прячет от «взора» радиолокатора, низкая интенсивность теплового излучения поршневого двигателя помогает уйти от ракеты с инфракрасной головкой самонаведения. Достоинства легких поршневых машин оценили военные специалисты всего мира, в настоящее время такие самолеты входят в состав военно-воздушных сил большинства государств.

Самолет ОКА-38 «АИСТ»

По схеме ОКЯЙЛ представлял собой подносный моноплан с высоким расположением крыла. Конструкция самолета смешанная, с полотняной обшивкой.

Фюзеляж был ферменным, сваренным из стальных труб. В средней части фюзеляжа размещалась длинная узкая кабина, в которой друг за другом располагались пилот и два пассажира или наблюдатель со стрелком. Дверь для входа в кабину находилась с правой стороны фюзеляжа. Оригинальный фонарь обеспечивал прекрасный обзор вниз что было крайне важно для разведчика.

Крыло двухлонжеронное, деревянное, с V-образным подкосом из стальных труб каплевидного сечения имело мощную механизацию, состоявшую из фиксированного дюралевого предкрылка, щелевого закрылка и зависающего элерона. При отклонении закрылка в посадочное положение, то есть на 40°, элероны автоматически опускались вниз на 15°. Профиль крыла по конфигурации напоминал наш Р-11. В межлонжеронной части крыла размещались четыре топливных бака.

Оперение также имело подносную деревянную конструкцию и по форме в плане несколько отличалось от «Шторха».

Силовая установка — шестицилиндровый рядный мотор воздушного охлаждения МВ-6, в то время как на «Шторхе» стоял восьмицилиндровый V-образный перевернутый «Аргус» также воздушного охлаждения. МВ-6 появился в нашей стране в конце 30-х годов, как лицензионное воспроизведение французского мотора «Рено», выпускался небольшими партиями; устанавливался на легкомоторных самолетах Яковлева, Москалева и других конструкторов, но распространения не получил. На «Аисте» использовался деревянный моноблочный винт фиксированного шага.

Шасси пирамидальной конструкции с жидкостно-газовой амортизацией, имевшей большой ход. Колеса — тормозные, с пневматиками низкого давления.

Легкий самолет-разведчик ОКА-38 «Аист»:

1 — двигатель МВ-6, 2 — моторама, 3 — маслобак, 4 — фиксированный металлический предкрылок, 5 — место наблюдателя-корректировщика (в связном варианте в кабине размещались три человека), 6 — радиооборудование, 7 — стальная сварная ферма фюзеляжа, 8 — маслорадиатор, 9 — выхлопные патрубки двигателя, 10 — лонжероны крыла, 11 — щелевой закрылок, 12 — щелевой элерон, 13 — весовые балансиры элерона, 14 — люк в мягкой обшивке застеежкой «молния», 15 — дверь кабины (только справа, открывалась против полета), 16 — выносной аэродинамический компенсатор руля высоты, 17 ~ подкос крыла, 18 — контрподкосы, 19 — посадочная фара, 20 — приемник воздушного давления (только слева), 21 — положение земли и колес шасси при полном обжатии амортизатора, 22 — положение земли и колес шасси при стояночном обжатии амортизатора, 23 — положение колес шасси при не обжатом амортизаторе, 24 — бензобаки, 25 — указатель уровня топлива (на правом и левом крыле), 26 — шланг тормозной гидросистемы,

САМОЛЕТ ОКА-38 «АИСТ»

