

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЁТ АН-12



Владимир Ильин

Начало

5 ноября 1956 г. англо-французские десанты начали высаживаться на территории Египта - в Порт-Саиде, Порт-Фуаде, Габане и на аэродроме Эль-Гамалия. Ведущие европейские державы решили наказать эту страну за непопозволенную (с точки зрения Запада) наглость - национализацию Суэцкого канала. СССР встал на сторону Египта. Отечественный ВМФ в то время не мог серьёзно противодействовать мощным англо-французским эскадрам в Средиземном море. Поэтому единственной реальной военной силой, способной оперативно прийти на помощь ОАР, были советские ВВС и воздушно-десантные войска.

Однако, когда в генеральном штабе приступили к планированию операции по переброске частей ВДВ на аэродромы Египта и Сирии, выяснилось, что возможности военно-транспортной авиации, располагающей самолётами Ту-4, Ли-2 и Ил-12, не позволяют перевезти по воздуху сколько-нибудь существенные воинские контингенты, не говоря уже о тяжёлом вооружении и боевой технике. Проходящий испытания Ан-8 обладал также ограниченными транспортно-десантными возможностями и обеспечивал эффективное решение лишь тактических задач. Это разительно контрастировало с потенциалом ВТА США и Великобритании, обладавшими в те годы возможностями переброски на большие расстояния не только людей, но и лёгкой гусеничной техники, тяжёлой артиллерии, тактических ракетных комплексов, автомобилей, лёгких вертолетов и др.

В итоге, Суэцкий кризис удалось разрешить лишь после того, как СССР прибег к угрозе применения ракетно-ядерного оружия по целям на территории Англии и Франции. Запад отступил. Однако было ясно, что возможности «ракетной дипломатии» имеют свои пределы. «Ракеты могут летать в обе стороны», - справедливо заметил Шарль де

Голль. В то же время военному и политическому руководству страны стала очевидно, что геополитические интересы СССР, игравшего всё более активную роль на международной арене, требуют адекватного увеличения возможностей военно-транспортной авиации.

Ан-8 - первый отечественный специализированный военно-транспортный самолёт и первый советский серийный самолёт с ТВД - не в полной мере удовлетворял потребностям ВВС, существенно уступая основному американскому «грузовику» Lockheed C-130 Hercules по грузоподъёмности и дальности. Кроме того, эта машина не пользовалась поддержкой руководителя государства Н.С.Хрущёва, всегда стремившегося непосредственно вникать в вопросы оснащения вооружённых сил новой боевой техникой. Очевидно, по его мнению, что этот двухдвигательный ВТС мог рассматриваться лишь как временная мера, способная хоть как-то «заткнуть дыры» до появления «настоящей» машины.

Работам по созданию нового военно-транспортного самолёта, более полно, чем Ан-8, удовлетворяющего запросам ВВС, предшествовала встреча О.К.Антонова с Н.С.Хрущёвым, состоявшаяся летом 1955 г. В Киеве, во время визита первого секретаря ЦК КПСС на Украину, ему был продемонстрирован натурный макет пассажирского самолёта - гражданский вариант Ан-8, отличавшийся герметизированным фюзеляжем круглого сечения. Никита Сергеевич критически оценил машину, высказав мнение, что для повышения надёжности перспективный самолёт должен иметь не два, а четыре двигателя. Олег Константинович воспользовался удобным случаем и ознакомил Хрущёва с наработками по четырёхдвигательной машине, имеющей как пассажирский, так и транспортный варианты. Кроме того, в случае необходимости, без особого труда, лишь посредством замены хвостовой части

фюзеляжа, пассажирский самолёт мог трансформироваться в военно-транспортный.

Требования к ВТС, реализованные в конструкции пассажирского лайнера, обеспечивали самолёту возможность эксплуатации с грунтовых аэродромов (следует отметить, что подавляющее большинство советских гражданских аэродромов того времени имели травяное покрытие или лёгкое покрытие из металлических плит).

Проект получил поддержку Хрущёва, особо оценившего его экономические достоинства, обусловленные высоким уровнем унификации и возможностью, в случае обострения международной обстановки, быстрого наращивания парка ВТА путём переоборудования в полноценный ВТС массового пассажирского самолёта.

ОКБ О.К.Антонова, в соответствии с правительственным постановлением от 30 ноября 1955 г., приступило к разработке пассажирского четырёхдвигательного самолёта «У» (будущий Ан-10) и унифицированного с ним военно-транспортного «Т» (Ан-12). Одновременно главным конструкторам А.Г.Ивченко и Н.Д.Кузнецову поручалась разработка для новых самолётов турбовинтовых двигателей АИ-20 и НК-4.

Работы по самолётам «Т» и «У» велись под общим руководством О.К.Антонова. Ведущим конструктором военно-транспортной машины был назначен В.Н.Гельприн, бригаду общих видов возглавил Н.А.Нечаев, бригаду фюзеляжа - С.Д.Ельмесов, крыла - А.А.Батунов, шасси - Н.П.Смирнов. Разработку гидравлических систем возглавил А.Н.Кондратьев, бортового электрооборудования - И.А.Лапшин, радиооборудования - В.А.Данильченко. Машины являлись дальнейшим развитием линии Ан-8, отличаясь от него, помимо силовой установки, конструкцией фюзеляжа (имеющего круглое, а не прямоугольное сечение). От Ан-8 были заимствованы уже отработанное и запущенное в се-

рийное производство общесамолётное оборудование и ряд бортовых систем. Безусловно, не мог не оказать влияния на разработчиков и западный аналог самолёта «Т» - Lockheed C-130 Hercules, вышедший на лётные испытания ещё в августе 1954 г.

Пассажирский и военно-транспортный самолёты создавались с максимальной степенью унификации. Они должны были иметь единую кабину экипажа, крыло, силовую установку, шасси, переднюю и среднюю части фюзеляжа и хвостовое оперение. Общность по агрегатам планера составляла 86%. Предполагалось, что самолёты «Т» и «У» можно будет собирать на одной технологической линии.

Непростой задачей оказался выбор силовой установки для самолёта. ТВД Кузнецова и Ивченко имели приблизительно одинаковую мощность - порядка 4000 л.с. В конструкции двигателя НК-4 были заложены более перспективные технические решения, однако «консервативный», созданный с использованием уже проверенных технических решений АИ-20 являлся менее рискованной альтернативой.

Первые два самолёта Ан-12 было решено оснастить двигателями НК-4, однако в дальнейшем на все самолёты устанавливались ТВД семейства АИ-20. Рабочее проектирование самолёта Ан-12 длилось 11 месяцев, а постройка первой машины, которая осуществлялась в Иркутске на заводе 39 сразу на серийной оснастке, продолжалась шесть месяцев.

Обретение крыльев

16 декабря 1957 г. Ан-12, пилотируемый экипажем в составе командира корабля лётчика-испытателя ЛИИ МАП Героя Советского Союза Я.И.Верникова, второго лётчика Г.И.Лысенко, штурмана П.И.Уварова, бортинженера И.М.Морозова, бортрадиста



М.Г.Юрова и бортстрелка В.Г.Жилкина, впервые поднялся в холодное сибирское небо. Первый полёт прошёл не совсем «штатно»: из-за вибраций, возникших в полёте вследствие незакрытия створки шасси, самолёт совершил посадку, пробыв в воздухе всего девять минут. Однако начало было положено - Ан-12 «обрёл крылья».

Заводские испытания продолжались в течение восьми месяцев, параллельно с выпуском серийных Ан-12. К августу 1958 г. летало уже три самолёта. Испытания выявили ряд недостатков машины. После проведения доработок (в частности, был изменён угол поперечного «V» консольных частей крыла и усилен фюзеляж в зоне грузового люка) в конце августа 1958 г. первый Ан-12 совершил перелёт на подмосковный аэро-

дром Третьяково для продолжения испытаний.

Однако вскоре эта машина при выполнении посадки на Центральном аэродроме им.Фрунзе в Москве потерпела аварию. Вскоре из Иркутска в ЛИИ МАП (г.Жуковский) прибыл второй Ан-12, который в конце 1958 г. был передан на госиспытания, проводившиеся в НИИ ВВС (Чкаловская) и, частично, в Киеве (Святошино).

Несмотря на поддержку Ан-12 со стороны Н.С.Хрущёва, в ВВС имелись противники этой машины, считавшие нецелесообразным заменять более дешёвый и уже освоенный промышленностью Ан-8. Но преимуществ нового самолёта по сравнению со своим предшественником всё же перевесили экономические соображения и Ан-12 был





принят на вооружение, став вскоре основным военно-транспортным самолётом советских ВВС.

Первые 100 серийных Ан-12 (из-за стремления в максимальной степени унифицировать их с пассажирским Ан-10) имели герметичную конструкцию средней части фюзеляжа и негерметичную - хвостовой (при этом сам грузовой отсек оставался негерметичным), что неоправданно увеличивало массу конструкции и усложняло производство. Однако идея «конверсии» пассажирского самолёта в военный (и наоборот) себя не оправдала. Из Ан-10 в Ан-12 в Воронеже был переоборудован всего один самолёт. Поэтому все дальнейшие модификации ВТС выполнялись без оглядки на своего пассажирского «собрата».

Первоначально максимальная полезная нагрузка самолёта была ограничена 12 т, в дальнейшем её увеличили до 16 т.

Модификации

Как и любой другой массовый самолёт, Ан-12 имел многочисленные модификации. Совершенствование военно-транспортной машины шло по пути увеличения мощности силовой установки, повышения дальности полёта и грузоподъёмности, установки нового БРЭО и погрузочно-разгрузочного оборудования.

Для полётов на большую дальность при выполнении спецопераций в 1960 г. был создан самолёт Ан-12УД («увеличенная дальность»), получивший дополнительные топливные баки (установленные в грузовом отсеке) суммарной ёмкостью 7600 л, заимствованные у стратегического бомбардировщика Мясищева ЗМ. Это позволило увеличить общий запас топлива на борту самолёта до 21.870 л. На лётных испытаниях модернизированный самолёт с полезной нагрузкой 3000 кг достиг дальности 4900 км (на 1900 км больше, чем у обычного Ан-12).

В 1961 г. на Воронежском авиазаводе №64 и Ташкенском заводе №84 начался выпуск новой модификации самолёта - Ан-12А, имеющей усовершенствованные двигатели АИ-20А (4х4000 л.с.) и четыре дополнительных мягких топливных бака в крыле, что довело общую ёмкость топливной системы до 16.600 л. Применение более мощного шасси позволило увеличить максимальную взлётную массу до 61.000 кг, а грузоподъёмность - до 20.000 кг. В ходе серийного производства число мест в пассажирской гермокабине возросло до 20. В грузовом отсеке могли размещаться 82 пассажира с кислородными приборами или 58 полностью экипированных парашютистов-десантников. На высотах менее 4000 м, где не требуются кислородные приборы, самолёт мог брать на борт до 90 человек. Впрочем, в ходе эксплуатации имелись случаи, когда Ан-12 приходилось поднимать в воздух до 180 пассажиров.

Самолёты Ан-12А строились относительно малой серией, их поступление в строевые части началось зимой 1963 г.

В 1963 г. в Ташкенте и Воронеже освоили выпуск новой модификации самолёта - Ан-12Б, в отъёмных частях крыла которого разместили интегральные топливные баки (общая ёмкость топливной системы возросла до 19.500 л). Для автономного запуска двигателей и питания бортовой сети до высоты 1000 м в левом обтекателе шасси была размещена вспомогательная силовая установка - турбогенератор ТГ-16. Была увеличена площадь триммера руля направления, сняты два задних бомбодержателя в левом обтекателе шасси (что было вызвано установкой ВСУ) и изменено рабочее место штурмана. Лебёдки БЛ-52 заменили на более мощные БЛ-1500, обеспечивавшие возможность работы с моногрузами массой до 8000 кг. Были демонтированы два задних узла подвески бомбардировочного вооружения. Самолёты Ан-12Б

находились в серийном производстве до 1967 г.

На самолёте Ан-12АП (1963 г.), построенном на базе Ан-12А, под полом грузовой кабины установили два дополнительных топливных бака на 5500 л и 4350 л (максимальный объём топлива на борту возрос до 28.470 л).

Вскоре Ан-12АП был заменён в серийном производстве на Ан-12БП (на базе ВТС Ан-12Б). На нём установили более совершенное связное и навигационное оборудование - курсовую систему КС-6Г, навигационную автономную систему НАС-1Б-28 (или ДНСС-013012), бортовую радиолокационную систему контроля места РКСМ-2, радиовысотомер РВ-5М, самолётный ответчик дальности СОД-64, радиостанции Р-863 и Р-856МА.

На Ан-12БК («комплекс»), прошедшем испытания в 1966 г. и через год запущенном в серийное производство в Ташкенте, установили более мощные двигатели АИ-20М (4х4250 л.с.) и модернизировали БРЭО. Самолёт получил навигационный комплекс, в состав которого вошёл новый РЛ-прицел «Инициатива-4» (созданный для использования во фронтовой бомбардировочной авиации), сопряжённый с навигационным вычислителем НВУ, а также доплеровский измеритель угла и скорости сноса «Трасса». При этом система охлаждения БРЛС, размещённая в гермокабине, «вытеснила» часть пассажирских кресел.

Проём грузового люка Ан-12БК (а также Ан-12БП позднего выпуска) был увеличен по порогу на 105 мм, по бортам установили обтекатели грузового люка. ВСУ ТГ-16 заменили на ТГ-16М, обеспечивавшую запуск двигателей на высотах до 3000 м. В грузовом отсеке установили лебёдку с дистанционным управлением ГЛ-1500ДП, кран-балки грузоподъёмностью до 2300 кг и грузовые трапы-сиденья.

Самолёты неоднократно дорабатывались, в основном, в части БРЭО. Так, в 1965 г. Ан-12А и Ан-12Б получили систему «Клин» (контроль места самолёта в боевом порядке), в 1969 г. на Ан-12БК установили аппаратуру системы «Яхта» (засекречивание радиопереговоров). В 1972 г. Ан-12БК оснастили системой «Звено», обеспечивавшей пилотирование в плотных боевых порядках.

Для перевозки по воздуху средних танков типа Т-54, Т-55 и Т-62, масса которых достигала 37,2 т, в 1963 г. прорабатывался специальный вариант Ан-12СН («специального назначения») с более мощными основными двигателями АИ-20ДК (4х5180 л.с.), дополнительным бустерным двигателем РД-9 (1х3800 кгс), расположенным в хвостовой части фюзеляжа и используемым лишь при взлёте, снятым вооружением и бронированием, а также грузовой кабиной увеличенных размеров.

В 1965 г. в Воронеже планировалось начать постройку Ан-12Д с ТВД АИ-20ДК и увеличенным диаметром фюзеляжа, что позволило увеличить и грузовой отсек (его высота возросла до 3,45 м). Предполагалось, что при

максимальной взлётной массе 83.000 кг самолёт сможет перевозить 20.000 кг на дальность до 3750 км. Количество десантников на борту увеличивалось до 100 человек.

Остались нереализованными и предложенные позже проекты Ан-12ДК с двигателями АИ-30 (4х5500 л.с.), а также Ан-12У с системой управления пограничным слоем.

Параллельно с «малой» модернизацией велись работы и по более радикальному совершенствованию. В 1972 г. был создан Ан-12М с мощными двигателями АИ-20ДМ (4х5180 л.с.) и винтами АВ-68ДМ (диаметром 4,7 м). Машина имела практический потолок 11.000 м, крейсерскую скорость 650 км/ч и длину разбега (при нормальной взлётной массе) 900 м. Однако, несмотря на значительное улучшение характеристик, Ан-12М так и остался в единственном экземпляре.

В 1964 г. на базе Ан-12 началась разработка военно-транспортного самолёта третьего поколения Ан-40, оснащённого новыми мощными маршевыми ТВД АИ-30 (4х5500 л.с.) и четырьмя разгонно-тормозными реактивными двигателями РД-36-35 (4х2550 кгс). Самолёт, имевший компоновку, аналогичную Ан-12, был оснащён колёсно-лыжным шасси повышенной проходимости, что обеспечивало ему возможность взлёта и посадки с грунтовых ВПП с прочностью порядка 4-6 кгс/см². В перспективе планировалось установить на машину и систему УПС. На самолёте предполагалось использовать оборонительное вооружение с дистанционным управлением. В ОКБ был построен натурный макет Ан-40, однако дальнейшего продолжения эта перспективная программа не получила.

В 1969 г. начались работы над новым самолётом - Ан-60, оснащённым четырьмя высокоэкономичными ТРДД Д-36 с высокой степенью двухконтурности (изначально они со-

здавались специально для этой машины) и стреловидным крылом. Но и эта программа была прекращена, не выйдя из «бумажной» стадии.

Предпочтение заказчика было отдано более мощному и грузоподъёмному ВТС Ил-76, способному, как тогда казалось, решить подавляющее большинство задач, стоящих перед ВТА.

Тем временем, продолжалось дальнейшее совершенствование семейства Ан-12. Разрабатывались варианты самолёта, предназначенные для решения специальных задач. В 1961 г. создаётся Ан-12Т, служащий для перевозки авиационных, ракетных и автомобильных топлив, а также окислителя для ракетных ЖРД в специальных баках, смонтированных в грузовой кабине.

В 1963 г. был создан поисково-спасательный Ан-12БК с системой «Исток-Голубь», позволяющей пеленговать аварийные УКВ-радиостанции.

В 1968 г. на базе Ан-12БП создаётся Ан-12РКР (Ан-12РХ), предназначенный для радиационной и химической разведки. Его отличительной особенностью являлись два обтекаемых контейнера с аппаратурой для анализа атмосферного воздуха, расположенные в носовой части фюзеляжа. Была выпущена небольшая серия Ан-12РКР.

В 1969 г. был испытан бомбардировщик и постановщик морских мин Ан-12БКВ. Сброс боевой нагрузки массой до 12 т, располагавшейся в грузовом отсеке, осуществлялся посредством стационарного транспортёра через открытый кормовой люк. Для размещения боеприпасов была использована платформа ТГ-12МВ (бомбы располагались горизонтально, поперек направления полёта). В фюзеляж загружали до 70 авиабомб калибром 100 кг, до 32 250-килограммовых боеприпасов или до 18 боепри-

пасов калибром 500 кг. Имелись и другие варианты боевой загрузки. Испытания показали высокую эффективность использования Ан-12БКВ для бомбометания по большим площадям.

Поисково-спасательный комплекс Ан-12ПС (1969 г.), разработанный на базе Ан-12Б, предназначался для поиска и эвакуации приводнившихся космонавтов, а также людей, терпящих бедствие на море. В грузовой кабине самолёта размещался спасательный катер 03473 «Ёрш» водоизмещением 5,2 т с экипажем из трёх человек, сбрасываемый в заданном районе на парашютах. В дальнейшем на смену «Ёршу» пришла более совершенная «Гагара» водоизмещением 8 т.

Самолёты Ан-12ПС, имевшие большую дальность и современное радионавигационное оборудование, помимо решения основных задач, привлекались также для наблюдения за надводными кораблями стран НАТО.

Для подготовки штурманов ВТА в 1970 г. были созданы учебно-штурманские самолёты Ан-12БШ и Ан-12БКШ. В грузовой кабине машин размещались 10 рабочих мест курсантов.

На рубеже 1960-70-х годов в СССР, основываясь на опыте ближневосточного конфликта 1967 г., а также войны во Вьетнаме, развернулись работы по созданию воздушных командных пунктов различных звеньев управления. В частности, для корпусного и армейского звена был разработан воздушный командный пункт Ан-12БВКП «Зебра», имевший дополнительное связное оборудование (способное работать как в воздухе, так и на земле), а также рабочие места для офицеров управления.

В 1972 г. был создан топливозаправщик фронтовой авиации Ан-12БКТ, способный на





земле одновременно заправлять два истребителя.

В 1975 г. один Ан-12 переоборудовали в самолёт-салон командующего ВТА Ан-12БКК «Капуста». Машина получила герметичную кабину-капсулу, размещённую в грузовом отсеке, и дополнительное связное оборудование.

Отдельно следует выделить варианты Ан-12, оснащённые оборудованием радиоэлектронного противодействия. Рост боевых возможностей системы ПВО потенциального противника потребовал усиления оборонительного потенциала самолёта.

В 1964 г. начались испытания Ан-12Б-И, получившего индивидуальную (оборонитель-

ную) станцию радиоэлектронного противодействия «Фасоль». Были построены семь самолётов этого типа.

В 1974 г. был создан более совершенный самолёт Ан-12БК-ИС с системами индивидуальной радиотехнической защиты «Фасоль» и «Сирень». Было построено 40 машин. Кроме того, в вариант Ан-12БК-ИС переоборудовали 105 Ан-12БК. Вместо «Фасоли» на эти самолёты установили систему «Барьер». Целевое оборудование дополнили автоматами ИК-помех.

В 1970 г. был построен опытный самолёт Ан-12БЛ, оснащённый двумя противорадиолокационными ракетами Х-28, подвешенными на пилонках по бокам передней части фюзеляжа

(для защиты от факела двигателя стартующей ракеты обшивку фюзеляжа пришлось дополнительно усилить), а также радиоэлектронными средствами, обеспечивающими обнаружение работающих наземных РЛС противника и выдающими целеуказание для ракет. Однако этот дорогостоящий комплекс, в состав которого входила сложная в эксплуатации жидкостная ракета, на вооружение ВТА так и не поступил (УР Х-28 оснащались лишь ударные самолёты фронтовой авиации - Су-17 и Су-24).

Для защиты групп военно-транспортных самолётов от истребителей противника и зенитных ракет в боевые порядки ВТС было решено включать самолёты - постановщики помех в РЛ- и ИК-диапазоне. В 1970 г. был создан Ан-12Б/БК-ПП (или просто Ан-12ПП), предназначенный для групповой защиты боевых порядков военно-транспортных самолётов. Его оснастили средствами постановки активных прицельных и прицельно-заградительных радиоэлектронных помех, а также автоматами пассивных помех АСО-2Б-126, смонтированными в хвосте самолёта вместо пушечной установки. Мощные бортовые источники радиоизлучения потребовали применения специальных радиопоглощающих покрытий для защиты экипажа. Было выпущено 27 машин этого типа.

Через год появился самолёт Ан-12БК-ППС, отличавшийся от предыдущей модификации самолёта РЗБ наличием станции ответных помех «Сирень», размещённой во внешних контейнерах (построено 19 Ан-12БК-ППС).

В 1974 г., с учётом опыта боевого применения советских Ан-12ПП в арабо-израильской





войне 1973 г. был создан вариант самолёта, имеющий более совершенную систему РЭБ групповой защиты «Букет», обеспечивавшую автоматическую постановку активных и пассивных (в том числе в ИК-диапазоне) помех.

Гражданские варианты

Для гражданской авиации строилась (или переоборудовалась из машин, переданных «Аэрофлоту» из ВВС) модификация Ан-12 без вооружения и специального десантного оборудования. БРЛС РБП-3 заменялась на станцию обзора земной поверхности РОЗ-3. На части самолётов вместо гермокабины стрелка установили отсек с 16 дополнительными аккумуляторами.

В 1973 г. часть самолётов была трансформирована в гражданский вариант Ан-12БСМ, предназначенный для контейнерных перевозок и оснащённый соответствующим оборудованием - кран-балками суммарной грузоподъёмностью 5000 кг, роликовыми дорожками и направляющими. Ан-12БСМ был способен брать на борт восемь стандартных поддонов ПА-2,5 или УАК-2,5.

Выход гражданских Ан-12 на международные авиатрассы потребовал размещения на них специальной навигационной радиоаппаратуры. В 1971 г. Ан-12БК получил блок 75Т. В 1974 г. самолёты этой модификации начали оснащаться системой дальней навигации «Кремний».

В 1961 г. первый серийный Ан-12 был переоборудован в специальную «полярную» модификацию - Ан-12ПЛ - с лыжным неубираемым шасси. Лыжи, установленные на основных стойках, имели длину 6,8 м и ширину 1,8 м. Носовая лыжа обладала несколько меньшими размерами. Для устранения примерзания к снегу лыжи оснастили системой обогрева при помощи тёплого воздуха, отбираемого от компрессора двигателя. Самолёт Ан-12ПЛ испытывался в ГосНИИ ГВФ. В дальнейшем был построен ещё один

«лыжный» самолёт с дополнительными фюзеляжными топливными баками.

Летающие лаборатории

Ан-12 широко использовался в качестве летающих лабораторий. В 1959 г. на нём был испытан двигатель АИ-24 с винтом АВ-72.

В 1960 г. Ан-12 использовался для отработки системы посадки спускаемых аппаратов космических кораблей и ИСЗ.

В 1961 г. на Ан-12 отработывались система самолётовождения «Полёт-1» и система сброса грузов «Купол» для перспективных военно-транспортных самолётов Ан-22 и Ил-76, а в 1962 г. один из самолётов Ан-12Б был переоборудован для испытаний системы космической связи «Молния-1» (в пассажирской гермокабине разместили четырёх операторов аппаратуры связи).

В 1965 году с использованием Ан-12 проводились испытания перспективного аэрофотографического оборудования и оптико-электронных систем воздушной разведки. В 1968-1971 гг. на борту Ан-12 прошла испытания первая отечественная авиационная тепловизионная разведывательная система «Простор».

Ан-12Б «Кубрик», созданный в 1969 г., предназначался для исследования возможностей обнаружения погруженных подводных лодок, а также воздушных и наземных объектов по их тепловой сигнатуре. Машина имела весьма экзотический вид - с заостренным носом и множеством антенн в различных местах фюзеляжа.

В 1971 г. ЛЛ Ан-12 была задействована в программах исследования средств обнаружения пусков ракет, исследования воздействия лазерного облучения на ЛА, а также отработки системы оперативной радиотехнической разведки.

В 1972 г. один из Ан-12Б переоборудовали в лабораторию для метеорологической проверки КИП авиаполков. Другой Ан-12Б в том же году переоборудуются в лабораторию для


расследования лётных происшествий (самолёт получил специальный рабочий отсек и дополнительное бытовое оборудование).

В 1979 г. для Государственного комитета СССР по метеорологии и контролю природной среды создается летающая лаборатория Ан-12БКЦ «Циклон», предназначенная для исследования метеорологических процессов, а также способов активного воздействия на облака. Вместо радиоприцела самолёт получил метео-РЛС «Гроза-26». Кроме того, на самолёте установили радиолокатор вертикального зондирования БМР-1. Для воздействия на облака на створке грузового люка смонтировали контейнеры для сброса специального порошка, испаритель твёрдой углекислоты и другое спецоборудование. В вариант «Циклон» были переоборудованы два самолёта Ан-12БК.

На базе Ан-12 в 1970-е годы создана уникальная ЛЛ, предназначенная для испытаний катапультных кресел. Вместо кормовой стрелковой установки разместили специальную поворотную кабину, позволяющую производить катапультирование под любым углом к горизонту.

Велись работы и по созданию на базе Ан-12БК самолёта-заправщика (методом «шланг-конус») «Танкер», предназначенного для обслуживания самолётов фронтовой авиации.

В Ираке несколько самолётов были переоборудованы в самолёты-заправщики (дозаправка по типу «шланг-конус») и использовались в ирано-иракской войне совместно с истребителями Mirage F.1 и МиГ-23БН, оборудованными штангами-топливоприёмниками.

Всего на трёх авиационных заводах было выпущено 1243 самолётов Ан-12 всех модификаций. ГАЗ №34 (Ташкент) в 1961-1972 гг. поставил 830 машин, ГАЗ №40 (Воронеж) в 1961-1965 гг. построил 258 самолётов, а ГАЗ №90 (Иркутск) в 1957-1962 гг. - 155. 

(Продолжение следует)