

Розділ 3. ОЛЕГ АНТОНОВ – ТВОРЕЦЬ АВІАЦІЙНО-ПРОМИСЛОВОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Постать Олега Костянтиновича Антонова – одна з найвизначніших в історії української авіації та авіаційної промисловості. Родом із Росії, він став основоположником формування в Україні замкнутого циклу створення авіаційної техніки: від проектування нових взірців через випробування прототипів літаків до їхнього серійного виробництва і подальшого вдосконалення. Пік конструкторської діяльності О. Антонова припав на часи хрущовської відлиги і брежнєвського застою, коли робилися спроби (зрештою, невдалі в глобальному вимірі) адаптувати радянську економічну модель до викликів часу. Посада генерального конструктора, яку він обіймав у ті часи, зобов'язувала не лише до проектування літаків, але й до вирішення низки суміжних питань, пов'язаних з організацією виробництва. Генеральний конструктор мусив мислити економічними категоріями – хоча й у їхньому спотвореному радянському трактуванні. Світло на цю сферу діяльності О. Антонова проливають документи Центрального державного архіву громадських організацій України, які я проаналізую в цій розвідці.

Формування О. Антонова як авіаційного інженера й конструктора відбувалося за межами України. Народжений у Підмосков'ї 7 лютого (25 січня за ст. стилем) 1906 р., він ще в школі зацікавився ідеєю польоту. Чималу роль у цьому зіграла радянська пропаганда, яка активно заохочувала інтерес до авіації серед молоді, зокрема й через громадську організацію Товариство друзів повітряного флоту. О. Антонов ніс на собі «клеймо» – він був вихідцем із дворян, а такий рядок в анкеті у 20–30-х роках минулого століття міг зіграти фатальну роль у долі людини. Однак його оминули репресії, а кар'єра набрала обертів ще у 30-х роках.

Окреслимо головні етапи становлення конструктора. Ставши студентом технікуму, Антонов у 1924 р. збудував перший літальний апарат – безмоторний планер. Упродовж навчання в Ленінграді у 1925–1930 рр. спроектував і виготовив цілу низку планерів, ставши беззаперечним авторитетом у галузі. У 1931 р. очолив технічну частину Вищої льотно-планерної школи в Коктебелі (Крим), займаючись проектуванням і будівництвом нових планерів. А з 1933 р. Антонов – головний конструктор планерного заводу в підмосковному Тушині. Під його керівництвом створювали тренувальні, спортивні й рекордні планери.

Планеробудування стало доброю школою для Антонова і важливою сходиною в кар'єрі конструктора. У 1938 р. він отримав посаду провідного інженера в конструкторському бюро (КБ) Олександра Яковлєва, який був ще й заступником народного комісара авіаційної промисловості з досвідного будівництва, а що значно важливіше – улюбленцем Йосипа Сталіна. Тому, коли в 1940 р. постало питання про людину, здатну очолити новий перспективний проект, і Яковлєв

запропонував кандидатуру Антонова, пропозицію відразу схвалили. Новий проєкт передбачав створення копії німецького літака зв'язку Fieseler Fi 156 Schtorch («Шторх» – «Лелека»).

У березні 1940 р. О. Антонов переїздить із Москви до Ленінграда, де очолює невелике КБ на авіазаводі № 23. Вже у вересні був готовий перший екземпляр літака, названого ОКА-38 «Аіст». Аббревіатура означала ініціали головного конструктора, а назва була просто перекладом німецької. Серійний випуск «Аістів» радянське керівництво збиралося організувати на заводі № 365. Під цією знеособленою назвою крився авіазавод у Каунасі (Литва), який до радянської окупації виготовляв навчальні й розвідувальні літаки для Військово-повітряних сил (ВПС) Литви. Антонов прибув до Каунаса в березні 1941 р., однак вже в червні йому разом зі співробітниками підприємства довелося евакуюватися – почалася німецько-радянська війна¹.

У перші роки війни О. Антонов працював головним інженером планерного управління Наркомату авіаційної промисловості. Займалось це управління виробництвом десантних планерів, головним призначенням яких була доставка вантажів партизанам. Під його керівництвом, зокрема, був спроектований планер А-7. У 1943 р. Антонов повертається в КБ Яковлева, яке займалося проєктуванням винищувачів. Він стає першим заступником головного конструктора, а в жовтні 1945 р. очолює філію конструкторського бюро в Новосибірську – тут був один із заводів, що випускав винищувачі «Як». У цей час Антонов робить перші начерки проєкту сільськогосподарського літака СХ-1 – майбутнього Ан-2. Коли ж проєкт отримав офіційне схвалення, конструкторська група Антонова усамостійнилася. 31 березня 1946 р. у Новосибірську було створене ОКБ-153, яке очолив Олег Костянтинівич. Аббревіатура «ОКБ» означала «опитно-конструкторське бюро» («дослідно-конструкторське бюро»), а номер був номером заводу, при якому це бюро функціонувало².

Дослідний екземпляр Ан-2 проходив випробування в різних кліматичних зонах СРСР. Побував він і в Україні. У Києві літак показали Микиті Хрущову, тодішньому першому секретареві Центрального комітету Комуністичної партії України (ЦК КПУ). Той одразу оцінив можливості нової машини, причому під двома кутами. З одного боку, вона давала змогу інтенсифікувати сільськогосподарське виробництво завдяки хімобробці. З іншого – випуском Ан-2 можна було завантажити київський авіазавод № 473. Це підприємство в перші повоєнні роки балансувало на межі виживання, перебиваючись випадковими замовленнями³.

У серпні 1948 р. Хрущов домігся рішення про впровадження в серійне виробництво літака Ан-2 на заводі № 473. Однак завод ніяк не міг впоратися з освоєнням нового виробу. Антонов із Новосибірська не мав змоги належно контролювати процес впровадження літака у виробництво. До того ж він не знаходив спільної мови з директором київського авіазаводу Миколою Мироновим. Зрештою, за наполяганням Антонова у квітні 1950 р. на завод № 473 призначили

¹ Заярин В. М. «Аіст» не всегда Schtorch. *Авиация и время*. 1996. № 5. С. 36.

² Анисенко В. Самолет Ан-2 «Аннушка». *Крылатая легенда. Самолеты А-2 и Ан-3. 60-летию первого полета Ан-2 посвящается*. Киев, 2007. С. 10–11.

³ Харук А. І. Авіаційна промисловість України у 1943–1950 рр. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2008. № 612: «Держава та армія». С. 172–173.

нового директора – знаного організатора авіаційного виробництва Петра Шелеста, який раніше очолював авіазавод у Ленінграді. З ним справи зрушились із мертвої точки, і Ан-2 пішов, нарешті, в серійне виробництво. Так антоновська машина стала рятівником авіаційної промисловості України – до 1963 р. у Києві виготовили понад 3 000 цих літаків⁴. Цікаво, що пізніше Ан-2 врятував ще й авіапром Польщі. У 1958 р. СРСР уклав угоду про передачу Польщі прав на виробництво Ан-2. Керівник комуністичної Польщі Владислав Гомулка обстоював тезу про недоцільність збереження власного авіаційного виробництва, але радянське замовлення зберегло завод у Мельцю замовленнями на десятиліття вперед (до 1992 р. тут виготовили майже 12 тис. Ан-2)⁵.

Налагодження випуску літаків Ан-2 створило передумови для переведення до Києва конструкторського бюро Антонова – тим більше, що завод № 153 у Новосибірську випускав не літаки «Ан», а винищувачі МіГ-15. З такою ініціативою виступив П. Шелест, а підтримав його М. Хрущов. Той неодноразово, за свідченням очевидців, особисто запрошував Антонова перебраться в Україну. Єлизавета Шахатуні, найближча співробітниця і дружина Антонова, згадувала, як Хрущов «спокушав» конструктора, розповідаючи, «які тут у нас кавуни ростуть»⁶ (тут і далі цитати перекладено автором із російської). Зрештою, наприкінці 1952 р. процес переведення конструкторського бюро з Сибіру в Україну вдалося завершити. Так, у Києві склався необхідний для розвитку авіації «тандем» – серійний завод і дослідно-конструкторське бюро. Однак для успішного функціонування конструкторського бюро треба було постійно створювати нові зразки літаків і добиватися їхнього впровадження у виробництво. В СРСР, незважаючи на плановий перебіг економіки, існувала досить жорстка конкуренція між конструкторськими бюро за завантаження серійних заводів своєю продукцією.

Олег Антонов швидко знайшов нішу, ще не зайняту жодним іншим радянським авіаційним КБ: турбогвинтові військово-транспортні літаки. Вдалий двомоторний літак середньої вантажопідйомності Ан-8 взяли на озброєння радянських Військово-повітряних сил і впровадили в серійне виробництво, але не в Києві, а в Ташкенті, де його випускали в 1958–1961 рр.⁷.

Ухвалення рішення про серійне виробництво Ан-8 надало впевненості конструкторові. 11 червня 1957 р. О. Антонов скеровує до Держплану СРСР доповідну записку, в якій не обмежується лише констатацією справ у власному конструкторському бюро, але й викладає своє бачення перспектив розвитку авіаційної промисловості України⁸. У цьому документі конструктор дуже чітко

⁴ Харук А. Нарис історії авіаційної промисловості України (1910–1980-ті рр.): монографія. Львів, 2010. С. 184–185.

⁵ Харук А. Українсько-польська співпраця в галузі авіаційної промисловості: історія та сучасний стан. *Україна–Польща: історична спадщина і суспільна свідомість*. 2016. Вип. 9. С. 203–204.

⁶ Шахатуні Е. Ан-2: начало биографии. *Крылатая легенда. Самолеты А-2 и Ан-3. 60-летию первого полета Ан-2 посвящается* / автор-сост. В. Г. Анисенко. Киев, 2007. С. 61.

⁷ Заярин В. М. «Восьмерка». Первый «летающий кит» Антонова. *Авиация и время*. 1996. № 4. С. 32.

⁸ Центральний державний архів громадських об'єднань (ЦДАГО України). Ф. 1. Оп. 24. Спр. 4558. Арк. 34–40.

артикулює свою позицію: «Доцільно... будувати в Україні серійні літаки українського ж походження, тобто створені нашим КБ з двигунами, створеними в Україні – КБ головного конструктора Івченка»⁹. Досвід співпраці із запорізьким КБ Олександра Івченка в Антонова вже був – літак Ан-8 обладнувався двигунами АІ-20, створеними в цьому конструкторському бюро. Співпраця налагоджувалася нелегко – були навіть взаємні звинувачення двох конструкторів із апеляціями до Центрального комітету Комуністичної партії України¹⁰. Та все ж вигода такого співробітництва для обох конструкторів була очевидною. Враховуючи власні перспективні плани, Антонов пропонував доручити ДКБ Івченка розробку на найближчі роки п'яти типів двигунів: двох турбогвинтових (потужністю 750 і 2 000 к.с.) і трьох турбореактивних (тягою 40, 200 і 750 кгс). На жаль, з усіх цих пропозицій реалізована була тільки одна – турбогвинтовий двигун класу потужності 2 000 к.с. Так з'явився двигун АІ-24, який встановлювали на пасажирський літак місцевих повітряних ліній Ан-24 і похідні від нього моделі Ан-26 і Ан-30¹¹. Невраховання пропозицій Антонова далось взнаки значно пізніше, наприклад, відсутність турбогвинтового двигуна класу потужності 750 к.с. призвела в 1970-х роках до тривалої епопеї з впровадженням у серійне виробництво пасажирського літака Ан-28¹².

Поряд із начерком плану створення нових авіаційних двигунів Антонов у своїй доповідній записці пропонував активніше залучати до робіт з авіаційної тематики інститут Академії наук УРСР, а також висловлював низку ідей із розвитку виробничих потужностей авіаційної промисловості. Зокрема, пропонував налагодити виробництво літаків, створених в Україні, на Харківському авіазаводі. Але цього не сталося, бо харківське підприємство вже ввійшло в кооперацію з КБ Туполева¹³. Крім того, конструктор пропонував побудувати в Україні два–три нові авіазаводи з серійного виробництва цивільних літаків. На його думку, такі підприємства потрібно було розташовувати в сільських районах, неподалік від невеликих міст і бажано – з виходом до водойм (з огляду на можливість виробництва гідролітаків). Перспективним місцем розташування одного з таких підприємств Антонов вважав м. Осипенко (нині Бердянськ). Інший новий авіазавод пропонував розташувати в Черкасах, Кременчуці, Новомосковську чи в одному з міст Західної України, а планери виготовляти у Криму – Сімферополі чи Феодосії¹⁴. Олег Антонов, по суті, задумав створення в межах України замкнутого авіаційно-промислового комплексу, здатного проводити науково-дослідні й дослідно-конструкторські роботи, проєктувати і виготовляти нові літаки та найбільш важливі комплектуючі до них (насамперед авіаційні двигуни).

На жаль, жодна з пропозицій Антонова щодо будівництва в Україні нових авіазаводів так і не була реалізована. Більшість типів літаків, спроектованих Анто-

⁹ Там само. Арк. 37.

¹⁰ Там само. Арк. 16, 22–23, 29–31.

¹¹ Харук А. Нарис історії авіаційної промисловості... С. 190.

¹² Довбуш А., Мараєв Р., Черников О. Ан-28: один самолет, две родины. *Авиация и время*. 2019. № 3. С. 5–6, 9–12.

¹³ Харук А. Нарис історії авіаційної промисловості... С. 212–216.

¹⁴ ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 24. Спр. 4558. Арк. 37–39.

новим, будувалася за межами України. Пріоритетною стала продукція військового призначення – наприклад, середній військово-транспортний літак Ан-12 випускали відразу три авіазаводи (в Іркутську, Ташкенті, Воронежі). А ось із впровадженням цивільних машин постійно виникали складнощі. Наприклад, легкий двомоторний пасажирський літак Ан-14 «Бджілка», який вийшов на випробування в 1958 р., був впроваджений у виробництво лише 1965 р. на Далекому Сході (м. Арсенєв). А для «спадкоємця» Ан-14 – літака Ан-28 – вільного підприємства в СРСР взагалі не знайшлось, і його передали для виробництва до Польщі¹⁵.

Мілітаризація радянської економіки призводила до того, що цивільні галузі відходили на другий план. О. Антонов стикався з цим неодноразово. Скажімо, Ан-24 випускали на київському авіазаводі, але його потужності не вистачало для задоволення потреб цивільної авіації. Коли постало питання про налагодження виробництва цього літака на ще одному заводі, конструктор вкотре зробив спробу домогтися розбудови авіаційної промисловості в Україні. 29 квітня 1963 р. він скеровував до ЦК КПУ чергову доповідну записку. У ній Антонов зазначив, що у зв'язку з переходом низки авіаційних заводів у РРФСР до випуску іншої продукції (мається на увазі ракетна техніка), склалась гостра нестача виробничих потужностей для випуску пасажирських, сільськогосподарських і легких літаків. Він наголосив, що вже впродовж 2 років у Держаному комітеті з авіаційної техніки (ДКАТ – так називалось Міністерство авіаційної промисловості СРСР у 1957–1965 рр.) обговорюється питання налагодження випуску Ан-24 на ще одному підприємстві. Потреба в таких літаках оцінювалася приблизно у 2 тис. одиниць (із них 200–250 для експорту). Майже рік ДКАТ шукає завод для випуску Ан-14, потреба в яких, на думку конструктора, становить 5–8 тис. літаків. Антонов зауважив, що розширювати наявні в РРФСР заводи недоцільно через великі капіталовкладення, порівняно з будівництвом нового заводу. Тому він пропонував побудувати філію Київського авіазаводу (з перетворенням у перспективі в самостійне підприємство) в одному з райцентрів Київської області – Білій Церкві, Фастові, Василькові чи Макарові. Антонов формулює і пропозиції щодо максимального здешевлення підприємства. Наприклад, оскільки на заводі передбачалося будувати легкі літаки, ширину прольоту складального цеху й ангарів можна було обмежити до 30 м. Важливим аргументом на користь доцільності створення нового заводу Антонов вважав можливість широкого експорту цивільної продукції, що давало змогу швидко окупити вкладені кошти: «Мені переказували, що за продані Індії 18 Ан-12 була отримана валюта, еквівалентна 45 тоннам золота»¹⁶. Однак і цього разу до пропозицій О. Антонова не дослухалися. Як вже згадувалось, випуск Ан-14 передали заводу в Арсенєві. А другим підприємством із випуску Ан-24 став завод в Улан-Уде.

Генеральний конструктор О. Антонов залишався провідною особистістю, яка визначала діяльність українських авіабудівників у 70-х – на початку 80-х років минулого століття. Будучи талановитим конструктором, Антонов мислив економічними категоріями, часто йдучи всупереч постулатам радянського

¹⁵ Харук А. Українсько-польська співпраця... С. 207–208.

¹⁶ ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 24. Спр. 5793. Арк. 36–37.

планового господарства. Яскравим свідченням цього є лист на ім'я першого секретаря ЦК КПУ В. Щербицького від 4 лютого 1974 р. – об'ємний документ обсягом понад 70 машинописних аркушів¹⁷. Скориставшись формальним проханням партійного керівництва подати пропозиції стосовно поліпшення планування, Антонов викладає своє бачення шляхів реформування радянської економіки. Він формулює цілу низку пропозицій, посилаючись на свої попередні листи й публікації за період 1957–1971 рр. Заразом Антонов чітко визначає недоліки радянської економічної системи. Зокрема, підкреслює, що гасло «дати план по всіх показниках» затушує справжню мету виробництва: створення споживчої вартості для суспільства. Боротьба за досягнення високих показників часто призводить до протилежних результатів. Наявна система планування несумісна із завданням впровадження нової техніки, а недостатня самостійність підприємств і насамперед перерозподіл усього отриманого прибутку на рівні міністерства відбиває у керівництва й колективу заводу будь-яке прагнення до впровадження технологічних та економічних новацій.

Олег Антонов дотепно, але водночас із гіркотою, оцінює радянську господарську систему: «... один тримає цвях, другий дивиться, а третій б'є молотком»¹⁸. Для усунення такого стану речей конструктор пропонує задавати план у таких показниках, які б створювали у підприємства зацікавленість впроваджувати нову техніку, підвищувати якість продукції (він називає ці параметри «корисним валом» й «оптимальною ціною»). Антонов закликає використовувати в народногосподарському плануванні такі показники, які максимально точно відображатимуть зміну споживчої вартості продукції¹⁹. Однак результат звернення О. Антонова був цілком передбачуваним – жодну з його пропозицій не взяли до уваги. Радянське керівництво просто не сприймало раціональних економічних категорій – та й навряд чи це було можливо в брежнєвську епоху застою. Однак на своїй конкретній ділянці роботи Антонов усіяко намагався дотримуватися власних постулатів, а одним із головних параметрів проєктів його нових літаків, поряд із технічною досконалістю, була й економічна доцільність. Варто згадати слова М. Хрущова, сказані після відвідин конструкторського бюро О. Антонова: «Цей конструктор говорив зі мною про економіку!»²⁰.

Діяльність Олега Антонова стала визначальною для авіаційної промисловості України. Безперечно, підприємства цієї галузі з'явилися в Україні задовго до нього, але саме Антонов пов'язав їх у цілісний комплекс. УРСР стала єдиною, крім РРФСР, союзною республікою, в якій був створений повний цикл виробництва авіаційної техніки. Однак, діючи в межах радянської планової системи, Антонов не міг реалізувати низку своїх прогресивних ідей. Вони виходили далеко за межі проєктування літаків, охоплюючи широкий спектр питань функціонування і розвитку економіки.

Андрій Харук

¹⁷ ЦДАГО України. Ф. 1. Оп. 25. Спр. 1092.

¹⁸ Там само. Арк. 65.

¹⁹ Там само. Арк. 73.

²⁰ Совенко А. Ю., Заярин В. М. Ан-12: портрет в зрелом віці. *Авиация и время*. 1995. № 1. С. 2–3.