

Авіаконструктору Олегу Антонову нині було б сто

У гуркоті реактивного грому по довгій, розмитій пекучим маревом злітно-посадковій смузі повз аеровокзал із написом «Новосибірськ» стрімко розбігаються потужні лайнери.

А остронь, ніби «за рогом», на непоказному тьмяному газоні відбувається посадка в пошарпаний Ан-2, який здійснює звичайний півгодинний рейс на Бердськ чи Іскітим. Другий пілот затягнув залізні сходи в черво літака, із зусиллям зачинив двері.

Літаки, як люди, старіють, помирають, тільки значно швидше. Коли в останню неділю серпня 1947 року з тісного заводського аеродромчика в Новосибірську вперше здійнявся в небо літак мало кому відомого конструктора Олега Антонова, над країною літав ще знаменитий біплан У-2, зроблений у роки першої п'ятирічки. А реактивного радянського первістка – винищувач Як-15 із бюро Яковлева, звідки пішов у самостійне плавання конструктор Антонов, – небагатьом щасливчикам удалося побачити на параді в Тушино, на День авіації.

Так, давно це було. Навіть за мірками літакового життя. А ти ж дивись – літає. Мало не третина всієї історії авіації... Та авіація надзвукових швидкостей, якою ми знаємо її сьогодні, тільки починалася. Але коли злетів перший наш реактивний пасажирський Ту-104, Ан-2 – «Аннушка», «Антон», як ласкаво прозвав його літаючий народ, – уже ніс на своїх чотирикрилих плечах значну частину льотної роботи «Аерофлоту».

Ми ще не знали, що стоїмо на порозі космічної ери. Але друг планерної молодості творця Ан-2 на надсекретне будівництво в казахстанському степу добирався на «Аннушці». Об'єкт назвуть космодромом Байконур, а засекреченого пасажира «Аннушки» Сергія Павловича Корольова – Головним Конструктором.

Так, було це дуже давно – навіть за космічними мірками. Ще не літав перший супутник, а майбутній космонавт-1 Юрій Гагарін поки що здійснював тренувальні стрибки з борта тієї ж таки «Аннушки». Його шлях в авіацію, а потім і в космос починався в аероклубі Саратова. Того самого міста над Волгою, де на Жареному бугрі стояв колись із задертим до неба обличчям хлопчисько з Копійчаної вулиці Олечка Антонов.

Образ польоту

Напередодні сторіччя конструктора з далекої шухляди я дістав пожовклу папку з написом «Антонов». Короткі записи розмов із Олегом Костянтиновичем у нього вдома й на роботі, виписки з книжок, пописані в його КБ блокноти. Папку заведено на початку 1980-х, коли створювався

кіносценарій «Антонов – людина і літак» (у зборі матеріалів до нього допомагав мій друг кінорежисер Л. Автономов). Тепер усе це перемішалось в пам'яті – як-не-як чверть століття минуло.

...Аркуш зі старого командировочного блокнота. Серпень 1982 р. У небі ширяв довгокрилий планер. Легко, наче невагомий. Але, затінивши очі долонею, за ним стежить не хлопчисько – 76-річний чоловік зі срібними скронями. На переконання Генерального конструктора О. Антонова, планер – найяскравіше втілення краси в авіатехніці. Чисті лінії, чиста аеродинаміка, гармонійне поєднання краси й доцільності. А ще – це образ. Образ самого польоту. Юнацька мрія, що пройшла через усе життя цієї людини. Через усі літаки, які несуть на фюзеляжі в небі планети дві початкові літери його імені.

Попри ранній час, на аеродромі Пацинай у селищі Пренай під Вільнюсом кипить життя. Довгою, майже на кілометр шеренгою вишикувалися на старті планери. Одне крило задерте в небо, друге – впирається в землю.

– Всесоюзні змагання планеристів на приз імені Корольова оголошують відкритими! – долинає з динаміків. – У нас присутні почесні гості – заслужений льотчик-випробувач Сергій Анохін і Генеральний конструктор авіаційної техніки, Герой Соціалістичної Праці Олег Костянтинович Антонов!

Антонов сидить між Анохіним і сином, шістнадцятирічним Андрієм. Авіаконструктор зі світовим ім'ям, він досі по-юнацькому залюблений у планеризм. І донині з КБ Антонова, поряд із всесвітньо відомими Анами, продовжують вилітати нові моделі планерів. А торік на нашому аеродромі Олег Костянтинович разом із сином літав на планері!

Помах прапора – і перша пара стартує. На борту написано: «А-15». Суцільнометалевий планер конструкції О.Антонова.

Планерист відчіплюється від буксирувальника. З ковзанням на крило стрімко закладає перший віраж.

– Тепер, як бачите, – каже С.Анохін, – у планериста немає проблеми, де літати. Витягнув його буксирувальник на дві-три тисячі метрів – і пішов. А тоді, наприкінці двадцятих? Які там буксирувальники – літаків один-два, та й усе! Тому для перших планерних змагань – тільки повітряні потоки обтікання гір. Поблизу Карадагу знайшли. У Криму, в Коктебелі. Теперішнє Планерське.

– Так, – продовжив Антонов, – тринадцять діб поїздом із Саратова добирався. І було мені 18 років. Але я вже вважався... конструктором! Перший мій апарат «Голуб» задуманий як – подумати лише – «рекордний планер»! Але які там рекорди! Він тільки підстрибував! А все просто: дуже хотілося літати. Хотілося – і все!

Біля Жареного бугра ще в 1919-му був аеродром 33-го авіазагону, куди щодня прибігав хлопчина з Другої трудової школи Олексій Антонов. Баки заправляли «казанкою» – сумішшю газоліну зі спиртом, одеколоном, а бувало – й самогоном-перваком. Хлопчині дозволялося тримати лейку або піднести

плоскогубці, коли після вильотів латали пробойни в крилах. Шкуро з Мамонтовим рвалися до Саратова. Колчак намірявся з'єднатися з Денікіним. І тут було начало начал. Коли Олега через занадто юний вік не прийняли в авіашколу, вирішив: будуватиму аероплани. Будуватиму, щоб літати.

Вдома в Антонова, у двоповерховому особнячку (він стоїть у вищому власноручно саду) за пам'ятником академіку Вернадському, гортаю товстий альбом. Планер «Голуб» на кресленнях – згори, збоку. І він – на пологішому схилі Узун-Сирту, на фото, де дві маленькі постаті біля крила – Олесь Антонов і його друг Жень Броварський.

Моделі для «Ленфільму» і штопор

На початку шляху Антонову не пощастило так, як, скажімо, Туполєву: той, роблячи перші кроки, отримав допомогу «батька російської авіації» Жуковського. А в заштатному Саратові звідки такі вчителі? Ось і довелося хлопчиську з Копійчаної вулиці у свої 14 років самому організовувати гурток аматорів авіації.

На Верхньому базарі в лахмітників купували, згадував, журнали і книжки. З них по крихтах добували відомості з аеродинаміки та опору матеріалів, вирізали малюнки з літаками. Вийшов унікальний підручник. І до закінчення школи Олег з пам'яті міг намалювати сотні літаків – удало сконструйованих і не дуже.

На таких прикладах майбутній авіаконструктор шукав шляхи вдосконалення літальних апаратів. І чи не звідси, з саморобної «авіаенциклопедії», беруть початок енциклопедичні знання майбутнього академіка? А що не було вчителів, то чи не від того своєрідність почерку, самостійність мислення, несхожість його «птиць» на інші крилаті машини, яка стала фамільною рисою всіх майбутніх Анів?

Ось перша брошурка Антонова, видана в Саратові ще 1924 року, – «Найпростіші моделі планерів із паперу». На обкладинці рука тримає крихітну «бабку», у якої «фюзеляж» зроблено з сірника...

Так, він дуже хотів літати. Але батько, інженер-будівельник, наполовину значно практичнішим є університет. На свої 16 абітурієнт не виглядав, тому зажадали довідку і тільки після цього прийняли. І – розлучили з тим, чого він пристрасно жадав. Адже факультет був земний – колійний...

...Ширяють над Пренаєм планери. Прикривши долонею очі, Антонов стежить за їхнім польотом.

Ні, він не зрадить своїх задумів, не відступить, продовжить розпочате.

Ім'я того хлопця Антонов вдячно запам'ятав назавжди – Леонід Заборовський. 1925-го до Саратова надійшла путівка-рекомендація на авіабудівний факультет Ленінградського політехнічного інституту, і міжсекційне бюро запропонувало її Заборовському. Але той великодушно відмовився – на користь відповідального секретаря губвідділу Товариства друзів повітряного флоту Антонова.

...У кінозалі, де бринькає розбите піаніно тапера, на екрані з дивних, небачених літаків сиплються бомби. Це кадри з пригодницької стрічки «Ленфільму» 1926 року «Наполеон-газ». Лиходій-учений винайшов бомби, наповнені отруйним газом, який допоможе йому завоювати світ. Реквізит для фільму сконструював і власноручно виготовив студент Антонов.

Але головний його інтерес – на Дудергофських висотах під Ленінградом, неподалік залізничної станції. Там має випробовуватися його планер ОКА-3. Це пізніше на всіх аеродромах і авіазаводах країни його називатимуть ОКА, за ініціалами. А тоді, на початку 1928-го, коли в планерну майстерню зазирнув міцнолиций, симпатичний, дуже знаменитий чоловік, хто знав цього ОКА, окрім захоплених дівчисько-планеристок? А хто не знав льотчика, який пролетів під Троїцьким мостом... на гауптвахту? Сам Чкалов (а це був він) погодився стати наставником молодих ентузіастів.

Настав день, коли планер нарешті привезли у Дудергоф. Прославлений льотчик ледве вмістився на вузькому сидінні. Але радості не було меж: Чкалов підняв планер у повітря!

Після приземлення він звалив на плече 77-кілограмовий апарат і сам поніс угору. З Олегом була старенька ернеманівська клап-камера, і він устиг натиснути на спуск. Символічний знімок вийшов: відомий льотчик підставив плече майбутньому відомому авіаконструктору.

Ні підручників у них не було, ні посібників – суцільна ініціатива із самодіяльністю. Як дізнатися, наприклад, на якій швидкості у планера можливий флатер і руйнуються крила?

Взяли антоновський планер «Рот-фронт-2», посадили в нього шибайгоголову Серезжку Анохіна, і кілометрів із трьох він починав пікірувати.

– То на якій крила відірвалися? – запитує Олег Костянтинович.

– Двісті двадцять, – спокійно повідомляє Анохін.

Американці потім напишуть: «Надзвичайне за зухвалістю випробування, гра зі смертю». Телеграму навіть надішлють: «За будь-які гроші купуємо кіноплівку, що фіксує нечуваний експеримент». А яка тоді кіноплівка?!

Десять разів спочатку

Із Сергієм Павловичем Корольовим він зустрівся 1929 року в Коктебелі. Треба було підтягнути керування рулями, і Олег пішов по плоскогубці. Раптом його гукнув присадкуватий такий міцний чоловік:

– Гей, що у вас – плоскогубці? Киньте їх мені в голову, дуже потрібно! Довго сміялися, коли з'ясували: ця траєкторія – найзручніша для того, хто ловить...

Через рік Антонов закінчить політехнічний. І з Корольовим життя зведе у знаменитому московському підвалі на Садово-Спаській, 19. Головний

конструктор планерного бюро ТСАВІАХІМу Антонов і теж головний – Корольов із ГПРДу, Групи вивчення реактивного руху.

Друзів і сусідів розділяла тільки стіна. За якою один сушив голову над своїми ракетами, а другий – над своїми планерами. Доки останній не переїхав у Тушино. На перший в СРСР планерний завод. Пускати в серію свої ширячі, які почнуть бити світові рекорди. «Стандарт-1» і «Стандарт-2», «УС-3» (Анохін на ньому «проширяв» майже 16 годин), «УС-4», «Упар» (світовий рекорд висоти). Планери «Стандарт» витримують найбільшу у світі серію. Через 15 років О.Антонов повторить успіх – уже з літаком. Його серія буде найбільшою в історії авіації.

«Десять разів спочатку» – так назвав він автобіографічну книжку, написану, до речі, дуже талановито, як усе, до чого тільки доторкався цей дивовижний розум. Такими були доля і характер, який з роками став характером його КБ. Він зберігався, навіть коли Антонова не стало.

А літак?

В останній рік його життя ми з режисером Львом Удовенком знімали на студії «Київнаукфільм» повнометражний фільм про видатного авіаконструктора.

Народ невтаємничений, ми наївно вважали, що для конструктора літак починається з осяння – «раптом», «сяйнуло», «сплигло». Може, тут винен сам Антонов, який одного разу обмовився перед журналістами, що хвостове оперення гіганта «Антея» йому наснилося? Хоч потім Антонов безліч разів повторював, що авіаконструктори сплять міцно, а натхнення – це добре організований ланцюг осянь у робочий час, легенду розвіяти важко.

Конструктори літаків працюють за зачиненими дверима і, як правило, своїх розробок не анонсують. Це пізніше ми дізнаємося, що вантажний Ан-72 (або «Чебурашка», як ласкаво охрестили новинку в КБ, коли побачили, що винесені на крила двигуни спереду виглядають як очі милого персонажа з мультика) – це до десяти тонн вантажу при швидкості 720 кілометрів на годину і довжині смуги для зльоту й посадки всього 600 метрів. Цей Ан став піонером неба в тих краях, куди, як у пісні співають, «тільки самолетом можно долететь». У сім'ї транспортних Анів він перший із реактивним, а не з турбореактивним двигуном. Виходить, це ще раз «спочатку»?

Кожну машину за строго заданою програмою нескінченно довго випробовують на міцність, на живучість конструкції. Один цикл – це повна імітація всіляких навантажень одного польоту зі зльотом і посадкою. Ан-24, який здійснив 29 972 польоти, в лабораторії змусили «літати» до 96 тисяч разів. Сто тисяч разів «мучили» стариганя Ан-2, який відлітав в Аерофлоті кілька років. Витримував!

Щоразу це подолання. Життя випробовує конструктора, як новий літак. Людям, далеким від авіації, здається, що робота такого роду – спокійна, тиха. Але насправді це безперервна, гостра, безкомпромісна боротьба за свою ідею. Ось і його прихід у велику авіацію був, хоч як дивно... вимушеною посадкою.

... Наприкінці 1930-х Антонов переживав нелегкі дні. Польоти в Коктебелі заборонено. Хоча газети ще писали про світові рекорди дальності, які тричі обновляли вітчизняні планеристи. Останні п'ять планерів-рекордистів «Рот-фронт» старіли в ангарах. Планерний завод було закрито. Антонов залишився без діла...

Колишній головний із колишнього планерного пішов в ОКБ Яковлєва головним інженером. А коли ж він зможе будувати своє?

Нагода випала 1939-го. Німеччина готується до війни, і Люфтвафе серед своїх літаків має й тримісний «шторьх», здатний злітати з будь-якого п'ятка. А Червона Армія такої машини не має. Термінове урядове завдання Яковлєв доручив Антонову.

Навесні сорокового він прилетів у Ленінград, місто своєї студентської юності, щоб знову стати зачинателем нового. А на осінь – готовий результат, утілення зусиль ОКБ старенького авіазаводу під керівництвом новачка-головного: санітарний літак викотили на льотне поле.

Тільки сам молодий головний незадоволений. У нього є варіант кращий, створений паралельно – так би мовити, в порядку самодіяльності.

Антоновські рекордні планери хвалили за обтічність форм, які далеко випередили за аеродинамікою тодішню авіацію. І раптом – тупорилий, короткофюзеляжний літак. Та ще й біплан! Чотири крила, наче в «етажерок»!

Косі погляди, розмови про його нездатність зрозуміти принципи новітньої авіації. Адже що від неї потрібно? Швидкість, швидкість і ще раз швидкість. Плюс висота стелі і дальність. Як товариш Сталін вчить? Вище, далі, швидше за всіх! Небезпечно про це забувати.

Але Антонов був вірний собі. Він розрахував, що оптимальна машина, задумана як транспортно-санітарна, – не моноплан. При такій вантажопідйомності він був би надто громіздким. А при високій швидкості потрібна довга злітно-посадкова смуга. Біплан же в передбачуваних бойових умовах повинен мати велику сумарну площу крил при помірному розмаху та вазі, злітати і сідати де завгодно.

Опоненти не прийняли його аргументів. Які там ще «секрети крила»? Адже швидкість усього 300 кілометрів! Конструктору дати нове призначення і швидше пустити в серію санітарний літак. А про біплан краще забути.

Через півроку фронтова обстановка примусить широко використовувати біплани У-2. Хоч їхня крейсерська швидкість усього 111 кілометрів і вантажопідйомність значно менша.

У-2 – це і був прообраз Ан-2.

А поки що новий головний конструктор прибув до Каунаса, на авіазавод №465. Налагоджувати серійний випуск санітарного. Коли ж відступала заводська течучка, перед очима невідступно поставав нездійснений літак, і пальці тягнулися до креслярського олівця. А за вікном уже пахла акація. Наближалось літо. Літо 1941 року.

Планери, виявляється, воювали

Антонов згадував:

– Удосвіта 22 червня мене розбудив вибух. Вухом моментально розрізнило, чиї це мотори. На заводі дізнався: бомблять і Вільнюс, Київ, Брест, Бобруйськ... А потім було вже не до санітарного, не до біплана: ремонтували підбиті МіГи.

А тут термінова шифровка з наркомату: Антонову евакуювати ОКБ. Негайно! Легко сказати, а на чому?!

Трапилася покинута пожежна машина, а шофера немає. Хлопець один місцевий із нами працював. «Вмію, – каже, – водити». Скільки літ, а прізвище пам'ятаю – Жвирбіс... Я з товаришами сидів спина до спини на лавках сокирників і ствольників. Ні карт, ні компаса – по зірках рухалися на Москву. А креслення біплана? Згоріли в каунаській квартирі...

У Москві наркомат доручив: негайно будувати дослідний зразок десантного планера. Терміни? Немає, немає термінів!

Довоєнний піджак незабаром теліпався на конструкторі. А тут новий наказ: евакуюватися в Тюмень. «Я думав тоді, – зізнавався ОКА, – скільки ж можна спочатку?.. Кинути все? Попроситися на фронт?.. Ні, – війна. Зціплюй зуби і тримайся».

В авіації немає дрібниць. Та все ж відділ міцності в антоновській ієрархії конструкторських пріоритетів посідав перше місце. Його у фірмі ОКА багато років очолювала лауреат Ленінської премії Єлизавета Аветівна Шахатуні, один із найкращих, на переконання Генерального, міцністів Союзу. А ще він сказав нам, що Шахатуні – автор відкриття: літак старіє не від налітаних годин, а від кількості зльотів і посадок.

Аркуш зі спогадом Шахатуні:

– Може видатися: прибули, значить, на еньський авіазавод у Сибір – і замість однієї продукції стали випускати свою. Але це ж жовтень сорок першого! Верстати евакуйованих підприємств запускали просто неба, а вже потім навколо зводили стіни. Нам пощастило: приміщення в Тюмені дали відразу. Навіть два. Який, питається, стосунок до авіавиробництва мали центральний ринок і пивоварний завод? Отож. Світилися незабаром, від вітру хиталися, але через два місяці пішли десантні планери А-7 на фронт.

У парі з бомбардувальниками СБ 1942-го вони доставлятимуть борошно і цукор дітям блокадного Ленінграда, в оточений Сталінград – антифриз для танкових моторів, а 1943-го – патрони та медикаменти партизанам Білорусії. Сідали вночі на сигнали вогнищ, після розвантаження планери спалювали, а німці бомбили вже порожній майданчик.

Гітлерівське командування для нічного пошуку загадкових, нечутно літаючих об'єктів підготувало вісім пар «кажанів» – винищувачів перехоплення. Але їх командир оберст Хайц залишив свідчення: «Зустрітися в бойовій обстановці з об'єктами нікому з них не вдалося».

Ось так антоновські планери воювали. Але про це ані рядка в «Історії війни».

Прославлений «Як», авіаконструктор Олександр Сергійович Яковлев, згадував:

– Коли 1943-го мені повідомили, що до нас переводять із Сибіру Антонова, я зрадів. У КБ приходить дуже обізнаний тямущий конструктор. Ми однолітки, знайомі ще з часів Коктебеля.

Приходжу наступного дня в ОКБ, а він лежить на плазі й розкреслює нервюру крила. Що за дурниця! Це ж для вчорашніх студентів робота! Бракувало ще, щоб сам ошкурив лист фанери. Так і є – ошкурив чин чином, як доручали... Я відразу запропонував йому стати моїм заступником. Так і почали працювати – душа в душу.

Картину домалював сам новоспечений заступник Яковлева:

– Тоді ми завершували розробку нового винищувача Як-9. Фронт – найсуворіший відділ технічного контролю. Він вимагав постійного поліпшення бойових якостей машин. Не таїтиму, від Яковлева я взяв багато чого, що сьогоднікладаю в поняття «Генеральний конструктор». На все життя запам'ятав його кредо: «Потрібно робити тільки те, що потрібно». Ось під час війни й робили те, що потрібно, – до самої Перемоги.

«Цей літак треба побудувати»

Всю війну, коли випадала вільна хвилинка, він повертався до свого відкинутого експертами літака. Креслення, що згоріли в Каунасі разом із будинком, відновив з пам'яті. І з'явилося чимало нових, де удосконалилася схема.

Восени 1945-го на поліг на новій експертизі. Вантажний біплан високих злітно-посадкових якостей, із двигуном потужністю 1000 л. с. – але знову, знову поразка. Проект відкинуто не тільки офіційною експертною комісією, а й доброзичливцями з авіаспеціалістів.

Але ОКА готовий був почати ще раз, а не відмовитися від мети. І відпросився в Новосибірську філію. Але – на самостійну роботу.

У повоєнні роки, напишуть історики техніки, нові авіабюро з'являлися, як гриби після дощу. І 9/10 виявилися недієздатними. Антонову ж потрібно було довести, що він не з цих 9/10. І шанс йому дали шість слів резолюції Яковлева на його проєкт: «Це цікавий літак, його треба побудувати».

У музеї ОКБ Антонова зберігається саморобний плакатик:

«У неділю 31 серпня 1947 р. о 8 год. ранку на аеродромі заводу ім. Чкалова в м. Новосибірську ми з радісним хвилюванням спостерігали ПЕРШИЙ ЗЛІТ літака СХА, майбутнього Ан-2, – первістка, створеного нашим колективом. Ми вірили в його майбутнє». І багато підписів унизу.

Антонов одного разу пожартував, що якби всі, хто створював «Антей», розписалися на ньому, на авіа-гіганті забракнуло б місця. Але

Антея», гордості нашої авіації, могло б і не бути, якби спочатку не було цих автографів.

Після двох років поневірянь серійний Ан-2 набув нарешті «прописку». Восени 1949-го злетів у київське небо. Почалося найтриваліше довгожителство машини, найбільша у світі серія. «Аннушка» завойовувала світ. В історії техніки запишуть: Ан-2 – така ж легендарна конструкція, як швейна машинка Зінгера, танк Т-34 або гвинтівка капітана Мосіна.

Місця гніздування Анів

Київ, куди 1952-го ОКБ переїхало з Новосибірська, ближче до серійного заводу, виявився десятим і, на щастя, останнім початком у цьому важкому життєвому марафоні. Відтепер небо над Дніпром стало колискою і місцем гніздування всіх літаків з ім'ям Ан на фюзеляжі.

...Ан-8 – перший у країні спеціалізований транспортний газотурбінний літак, перший внесок київського бюро Антонова у військово-транспортну авіацію.

...Ан-10, теж перший. Перший вітчизняний турбогвинтовий пасажирський для повітряних ліній середньої дальності.

...Ан-12. Це стане особливістю стилю ОКБ. Ан-12 завоює ледь не дві третини вантажних авіаліній «Аерофлоту», а Антонов уперто здійснюватиме доведення й удосконалення. За рахунок резервів конструкції вантажопідйомність із 12 тонн підніме до 20. Більш як два десятки модифікацій, включно з лижним, – і Ан-12 зможе виконувати рейси на дрейфуючі станції «Північний полюс» і на Мирний в Антарктиці. Дальність збільшено вдвічі. Тепер цьому Ану під силу трансатлантичний переліт – на допомогу жертвам землетрусу в Перу.

Закордонні аналоги Антонов перевершив у два-два з половиною рази. У результаті – Ленінська премія!

...А він летів і летів над країною і над світом, його первісток, повітряний трудяга Ан-2. Летів через усе життя свого творця. Того ж 1962-го – 25-мільйонний пасажир, сільський лікар Євдокія Лебедюк. 1965-го колгоспний бригадир Ганна Кошара виявилася вже стомільйонним пасажиром у тещи своєї, «Аннушки»!

...Ан-24, перший регулярний рейс. На лініях, де літають газотурбінні лайнери, перевозить третину пасажирів Аерофлоту із 23 країн.

...Ан-22, «Антеї», у паризькому аеропорту Ле Бурже.

– Олегу Костянтиновичу, відкрийте нарешті секрет. Хвіст «Антея»... він справді вам наснився?

Антонов усміхнувся:

– Звісно, почалося не з малюнка, а з дуже потужних двигунів академіка Кузнецова. Майже по 15 тисяч сил. Дуже змінює обдужку. Жодне з оперень, які існували, не підходило. І одного разу вночі... несподівано... Я тоді саме картину написав, «Буря»... Одне слово, побачив раптом нове оперення.

Повністю... Нічого, що збивало б з ніг! Творчий процес триває безперервно. Прокинувся – і кількома штрихами фломастера замалював...

Антонов бере аркуш паперу, швидко робить начерк. Жаль, що за ці роки десь загубився. А поруч уписує для мене переклад із французької газети про «Антей» у Ле Бурже: «Судно очікували побачити потворним. Безформним, пузатим, а побачили його елегантним і «породистим». Він прекрасний, цей гігант!»

*Дзеркало тижня № 4 (583) 4 – 10 лютого 2006 **dt.ua/3000/3760/52483***