

ПРОГРАМИ СТВОРЕННЯ ВІЙСЬКОВО-ТРАНСПОРТНИХ ЛІТАКІВ В УКРАЇНІ У 1991 – 2021 рр.

У статті розглянуто хід реалізації в Україні упродовж 1991 – 2021 рр. програм створення військово-транспортних літаків Ан-70, Ан-132 і Ан-178. Перша з них була започаткована ще у 1981 р. і передбачала створення середнього транспортного літака з високим ступенем технологічних інновацій. Літак Ан-132 став глибокою модернізацією легкого транспортного літака Ан-32, а середній транспортний літак Ан-178 постав на основі пасажирських літаків Ан-148/158. Реалізація програми Ан-70 відбувалась у взаємодії з російською федерацією, і позиція цього партнера значною мірою позначилась на затягуванні термінів виконання програми. Ан-132 створювався у взаємодії з Саудівською Аравією. Аж до 2014 р. не вживались заходи зі зниження залежності від постачання критичних комплектуючих з російської федерації, що призвело до кризи програм Ан-70 і Ан-178 після початку російської агресії проти України. Відмова Саудівської Аравії у 2019 р. від фінансування проєкту Ан-132 призвела до замороження цієї програми. В підсумку жоден з трьох нових типів військово-транспортних літаків (Ан-70, Ан-132, Ан-148) до початку 2022 р. так і не був впроваджений в серійне виробництво, хоч Ан-70 і був взятий на озброєння Повітряних Сил України (в єдиному екземплярі), а Ан-178-100Р – замовлений для Повітряних Сил України в кількості трьох екземплярів.

Ключові слова: військово-промисловий комплекс України, авіаційна промисловість, літакобудування, військово-транспортний літак, ДП «Антонов».

Постановка проблеми та її актуальність. Починаючи з 60-х років ХХ століття, сформувалась спеціалізація української авіаційної промисловості в рамках загальносоюзного авіапромислового комплексу – проєктування і виробництво військово-транспортних літаків усіх класів вантажопідйомності, від легких до важких. Після відновлення незалежності України цей напрям авіаційної промисловості набув подальшого розвитку. Однак досі ці процеси не знайшли цілісного відображення в історичних дослідженнях.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Стан авіаційної промисловості України на момент відновлення незалежності в 1991 р. відображений у монографії «Нарис авіаційної промисловості

Харук Андрій Іванович, доктор історичних наук, професор, професор кафедри гуманітарних наук, Національна академія сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, м. Львів.

© Харук А. І., 2025.

України (1910-ті – 1980-ті рр.)» (Харук, 2010:223–241). Загальний огляд проєктування і виробництва військово-транспортних літаків у період 1991 – 2018 рр. наведено у роботі «Зроблено в Україні» (Харук, 2019:205–222). Однак, зважаючи на науково-популярний характер цієї роботи, огляд проблеми нашого дослідження наведений в ній досить схематично. Хід реалізації окремих програм створення військово-транспортних літаків розглядався в низці публікацій українських дослідників (Белов, 2020; Дубенчак, 2015; Кива, 2015; Ларионов, 2015; Charuk, 2020). Серед робіт зарубіжних фахівців слід виокремити дослідження А. Мацеєвського (Macejewski, 2021a; 2021b) та П. Бутовського (Butowski, 2003; 2015).

Мета та завдання дослідження. Стаття має на меті дослідити історію розвитку програм створення і виробництва військово-транспортних літаків в Україні в період від відновлення незалежності у 1991 р. до початку широкомасштабного вторгнення російських військ у 2022 р.

Виклад основного матеріалу дослідження. На момент відновлення незалежності 24 серпня 1991 р. Україна мала розвинуту авіаційну промисловість, яка налічувала до 50 підприємств. Два серійних літакобудівних підприємства (Харківське авіаційне виробниче підприємство та державне підприємство «Київський авіаційний завод “Авіант”») щорічно виробляли від 150 до 200 літаків (Стратегія..., 2018). Серед продукції домінували військово-транспортні літаки: в Києві випускались важкі літаки Ан-124 «Руслан» і легкі турбогвинтові Ан-32, а в Харкові – легкі турбореактивні Ан-72 і Ан-74. Крім того, в Авіаційному науково-технічному комплексі ім. О.К. Антонова (м. Київ) велись перспективні розробки, головна з яких – проєктування середнього військово-транспортного літака Ан-70.

Ескізний проєкт нового середнього транспортного літака, покликаного замінити Ан-12, був підготовлений у 1981 р. Новий літак повинен був перевозити вантаж вагою 20 т на відстань 3000 км при роботі з ґрунтових злітно-посадкових смуг (ЗПС), а при зльоті з бетонної ЗПС вантажопідйомність літака мала становити 47 т, що дозволяло перевозити танк типу Т-80. При створенні Ан-70 конструкторський колектив, очолюваний П. Балабуєвим, застосував цілу низку інноваційних технічних рішень. Використані нові матеріали, у т.ч. композитні, частка яких в конструкції літака досягає 25%. Завдяки використанню

електродистанційної системи управління з чотирикратним резервуванням суттєво підвищилась безпека польотів. На літаку вперше застосували принципово нові гвинтовентиляторні двигуни Д-27 потужністю 14000 к.с. Все бортове радіоелектронне обладнання інтегроване в єдиний цифровий комплекс, який включає понад 50 процесорів. Інтеграція дозволила на 70% скоротити довжину дротових комунікацій і на 40% знизити масу радіоелектронного обладнання. Використання найновіших технічних рішень забезпечило високі характеристики Ан-70. Однак з іншого боку, це ж спричинило й затримку з реалізацією проекту, а після розпаду СРСР додалися ще й проблеми із реалізацією міждержавної кооперації (Харук, 2010:233–235). Перший дослідний Ан-70 піднявся в повітря 16 грудня 1994 р., але вже 10 лютого наступного року в одному з випробувальних польотів він розбився внаслідок зіткнення з літаком супроводу (*Первый полет Ан-70*, 1995).

Задля подальшої реалізації програми створення Ан-70 в 1996 р. був заснований українсько-російський консорціум «Середній транспортний літак», в рамках якого російська федерація зобов'язалась фінансувати 72% витрат, а українська – 28%. Передбачалось збудувати 164 Ан-70 для ВПС рф на заводі в Самарі та 65 – для ВПС України на заводі в Києві. Був збудований другий дослідний зразок, який в квітні 1997 р. почав випробування, а у 2001 р. ВПС України офіційно замовили перші п'ять серійних Ан-70 (Харук, 2010:235). Однак з лютого 2002 р. рф припинила фінансування програми, а 15 січня 2003 р. тодішній командувач ВПС рф на пресконференції заявив, що Ан-70 є недоопрацьованим, надто важким і дорогим (Butowski, 2003:33). 5 квітня 2006 р. росія офіційно заявила про припинення участі в програмі створення Ан-70 і надання пріоритету модернізованому літаку Іл-76МФ. Однак у травні 2010 р. російська сторона знову виявила інтерес до Ан-70, оголосивши про намір придбати 30 – 40 таких літаків. Оскільки з моменту появи Ан-70 пройшло вже досить багато часу, у серпні 2010 р. розпочалась модернізація єдиного існуючого на той час екземпляра. Машина отримала нові рідкокристалічні монітори в кабіні екіпажу, оптико-електронну систему переднього огляду, модернізовані гвинтовентилятори та нову допоміжну силову установку. Випробування модернізованого Ан-70 відновились

27 вересня 2012 р. і завершилися 11 квітня 2014 р. За їх результатами Ан-70 був рекомендований до впровадження в серійне виробництво (Харук, 2019:222). Однак саме в той час розпочалась агресія рф проти України, внаслідок якої український уряд ухвалив рішення про припинення військово-технічного співробітництва з росією (*Про припинення дії...*, 2015).

Єдиний існуючий Ан-70 у січні 2015 р. був взятий на озброєння Повітряних сил Збройних Сил України (*Біла книга 2015, 2016:30*). На київському авіазаводі у стадії виробництва знаходилося ще два Ан-70. Однак їх добудова була під питанням, оскільки низка важливих комплектуючих для цих літаків – російського виробництва. У першу чергу це стосується гвинтовентиляторів СВ-27. Для ліквідації цієї залежності українські конструктори почали проєктування літака Ан-188 – варіанта Ан-70 із турбовентиляторними (двоконтурними турбореактивними) двигунами замість гвинтовентиляторних. Розглядалося кілька опцій силової установки: вже існуючі українські двигуни Д-436-148ФМ, нові AI-28, або ж двигуни західного виробництва CFM56. Також Ан-188 мав отримати оновлене бортове обладнання та низку інших вдосконалень (Macejewski, 2021a:64). Однак до початку широкомасштабного вторгнення військ рф проєкт Ан-188 ще не перейшов у стадію практичної реалізації.

Якщо Ан-70 був революційним проєктом, який створювався з нуля, то два інші військово-транспортні літаки, створені після відновлення незалежності України – Ан-132 і Ан-178 – стали результатами еволюційного розвитку раніше існуючих проєктів. Перший з них базувався на легкому військово-транспортному літакові Ан-32, спроектованому в 1975 – 1976 рр. на основі літака Ан-26 спеціально для експорту в Індію (Charuk, 2020:68-70). За радянських часів Ан-32 випускався виключно на експорт; виробництво таких літаків тривало нижчим темпом і в 1990-х – 2000-х роках. У травні 2015 р. була укладена угода між Державним підприємством (ДП) «Антонов» і фірмою «Такнія Ернотікс» з Саудівської Аравії про глибоку модернізацію Ан-32 для виведення його на сучасний технологічний рівень. Удосконалений літак Ан-132 мав отримати турбогвинтові двигуни PW150A канадського виробництва потужністю 5070 к.с., нові шестилопатеві повітряні гвинти, найсучаснішу авіоніку та системи життєзабезпечення. Вантажність зросла з 7500 до 9200 кг. У квітні

2016 р. в Києві було завершено великоагрегатне складання літака-демонстратора Ан-132D, а 31 березня 2017 р. він вперше піднявся в повітря (Charuk, 2020:81). Для серійного виробництва Ан-132 планувалось побудувати завод в Саудівській Аравії. Програма випуску розраховувалась на 80 літаків, а міністерство оборони Саудівської Аравії заявило про намір придбати 12 Ан-132 у спеціальних варіантах – по чотири морських патрульних літаки, літаки радіоелектронної боротьби і розвідувальні (Macejewski, 2021b: 68-69). Однак у квітні 2019 р. партнери з Саудівської Аравії вийшли з проєкту. Українська ж сторона власними силами не змогла довести Ан-132 до стану, придатного для серійного виробництва.

Літак Ан-178 став результатом еволюції конструкції, започаткованої ще в 1972 р. проєктуванням легкого військово-транспортного літака Ан-72. Він здійснив перший політ у 1977 р. і серійно виготовлявся на заводі в Харкові з грудня 1985 р. 3 березня 1992 р. випускався Ан-74 – доопрацьований Ан-72, оптимізований для використання в цивільній авіації (Харук, 2010: 229-241). Через проміжний варіант Ан-74ТК-300 він призвів до появи у 2004 р. пасажирського літака Ан-148 – з новим крилом, подовженим фюзеляжем і новими двигунами (Харук, 2019:216-217). І вже на його основі, точніше, на основі Ан-158 (подовженого варіанта Ан-148) створювався транспортний літак Ан-178 – спочатку як цивільний. Точкою відліку в його створенні вважається підписання 19 серпня 2009 р. відповідної угоди між ДП «Антонов» і однією з комерційних вантажних авіакомпаній (Кива, 2015:1). У 2011 р. Міністерство оборони України схвалило ескізний проєкт і теж видало замовлення на створення Ан-178. Але фінансування виділено не було, і ДП «Антонов» продовжило розвиток проєкту власним коштом з орієнтацією на експорт (Белов, 2020:27).

Від Ан-158 літак Ан-178 перейняв консолі крила із вінглетами, хвостове оперення, кабінку екіпажу, авіоніку та гідравлічну систему. Фюзеляж спроектований заново: збільшено площу поперечного перерізу та об'єм вантажної кабіни, у хвостовій частині фюзеляжу з'явилися вантажні ворота та рампа. Цілкові нові також центроплан і шасі. Застосовано двигуни Д-436-148ФМ, тягу яких збільшено на 15% порівняно з Д-436-148. Ан-178 може перевозити 99 солдатів або 70 парашутистів, а також транспортувати поранених (48 осіб на ношах, 20 сидячих і чотири

супроводжувальних медики). Вантажність літака – 18 тонн (Butowski, 2015:43-44). Прототип Ан-178, виконаний у варіанті цивільного вантажного літака, 7 травня 2015 р. вперше піднявся в повітря. Вже в червні літак був показаний на Паризькому авіа-салоні (Дубенчак, 2015:26-27).

Літак Ан-178 викликав інтерес серед потенційних замовників, як цивільних (авіакомпанії з Азербайджану, КНР, Іраку, Саудівської Аравії), так і військових і парамілітарних (жандармерія Туреччини, Міністерство внутрішніх справ Перу) (Macejewski, 2021b:67-68). Однак жодна з цих угод виконана не була. Причиною стала наявність в первинній конструкції значної частки комплектуючих російського виробництва, отримувати які за умов агресії РФ було нереально. Постає необхідність переробки літака з заміною вузлів російського виробництва, що потребувало часу, значних інвестицій і великого обсягу випробувань (Белов, 2020:44). У 2019 р. кілька разів про намір придбати літаки Ан-178 заявляв міністр внутрішніх справ України Арсен Аваков. Для структур, підлеглих МВС (зокрема, для Національної гвардії України) планувалось придбати від 9 до 13 таких літаків, але ці наміри не перетворились на тверде замовлення (Macejewski, 2021b:67-68). 29 грудня 2020 р. була підписана угода між ДП «Антонов» і Міністерством оборони України про виготовлення трьох літаків Ан-178-100Р (у конфігурації без російських комплектуючих). Поставка першого літака планувалась на 2023 р. (Міноборони..., 2020). Після початку широкомасштабного вторгнення військ РФ жодна інформація про хід виконання цього контракту не оприлюднювалась.

Аналізуючи урядові документи, можна констатувати абсолютну недостатність державної підтримки програм розвитку військово-транспортних літаків з боку держави. Стратегія розвитку авіаційної промисловості на період до 2020 р., ухвалена у 2008 р., передбачала три етапи реалізації. Серед заходів першого етапу (2009 – 2010 рр.) перспективні військово-транспортні літаки взагалі не фігурують, хоч серед напрямів пріоритетного розвитку згадується двигун Д-27 (для Ан-70). На другому етапі (2011 – 2015 рр.) серед пріоритетних напрямків фігурує розвиток виробництва Ан-70, а для третього етапу (2016 – 2020 рр.) конкретні типи авіатехніки взагалі не визначались (Стратегія..., 2008). В ухваленій десять років по тому Стратегії відродження

вітчизняного авіабудування на період до 2030 року в загальній частині констатується, що сучасну лінійку продукції галузі в Україні становлять, серед інших, літаки Ан-132 і Ан-178. Але про Ан-70 згадки вже нема. У доданому до Стратегії плані заходів, розрахованому на найближчі роки, конкретні типи військово-транспортних літаків не зазначені (на відміну від пасажирських Ан-140, Ан-148, Ан-158), лише вказано, що у 2018 – 2022 рр. слід провести оптимізацію та модернізацію виробництва літаків сімейства Ан (*Стратегія...*, 2018). У 2017 р. були схвалені Основні напрями розвитку озброєння та військової техніки на довгостроковий період, де стосовно військово-транспортної авіації містилось таке положення: «Модернізація наявного парку літальних апаратів до рівня сучасних вимог та забезпечення їх льотної придатності і експлуатації (за технічним станом) із поступовим оснащенням авіаційних підрозділів перспективними зразками військово-транспортної та спеціальної авіації» (*Основні напрями...*, 2017). Зрештою, у Державній цільовій науково-технічній програмі розвитку авіаційної промисловості на 2021 – 2030 рр. констатувався провал виконання завдань, поставлених в попередніх директивних документах: «не створено умови для збереження та стабілізації діяльності підприємств авіаційної промисловості шляхом розроблення модифікацій авіаційної техніки, налагодження її серійного виробництва і збереження кадрового потенціалу» (*Державна цільова...*, 2021). Зазначена програма передбачала виділення коштів на розвиток літакобудування, але без розподілу за конкретними проєктами – лише загальною статтею «середні пасажирські літаки, вантажні літаки, безпілотні повітряні судна (безпілотні літальні апарати), мала авіація, авіаційні тренажери». У документі «Візія Повітряних Сил 2035» відзначалось: «Як єдина транспортна платформа має бути обраний сучасний середній транспортний літак національного виробництва, на базі якого створюватимуться інші зразки спеціальної авіаційної техніки» (*Візія...*, 2020:27). При цьому конкретний тип єдиної транспортної платформи не вказувався – на цю роль міг претендувати або Ан-70 (швидше за все, у варіанті Ан-188), або ж Ан-178. Переоснащення транспортної та спеціальної авіації має розпочатися протягом другої фази та завершитися на третій фазі реалізації Візії (2027 – 2035 рр.) (*Візія...*, 2020:27-28).

Висновки. Упродовж 1991 – 2021 рр. в Україні реалізувались три основні програми створення військово-транспортних літаків. Програма Ан-70, започаткована ще у 1981 р., передбачала створення середнього транспортного літака порівняно великої вантажності. Програма Ан-132 – це, по суті, дуже глибока модернізація легкого транспортного літака Ан-32. Нарешті, середній транспортний літак Ан-178 створювався як розвиток пасажирських літаків Ан-148/158. Дві з цих програм розвивались у взаємодії та співфінансуванні з іншими країнами: Ан-70 – з російською федерацією, Ан-132 – з Саудівською Аравією. Для програм Ан-70 і Ан-178 характерною була значна залежність від постачання комплектуючих (у тому числі ключових) з російської федерації. Це зумовило необхідність реалізації заходів із заміщення цих комплектуючих, що призвело до затягування і зростання вартості програм. Сподівання на іноземних партнерів у випадку з Ан-132 не справдились – фірми з Саудівської Аравії вийшли з програми, що призвело до її заморожування. Фінансування з боку українського уряду було недостатнє. Контракт на виготовлення трьох літаків Ан-178-100Р для Повітряних Сил України був укладений лише в самому кінці 2020 р., і до початку широкомасштабного вторгнення військ РФ так і не був реалізований. Зрештою, незважаючи на значний обсяг проєктно-конструкторських і випробувальних робіт, у досліджений період в Україні не був впроваджений у серійне виробництво жоден новий тип військово-транспортного літака.

Використані посилання

Белов А. (2020). Ан-178 – логистическое средство быстрого реагирования. *Авиация и время.* № 6. С. 26-27, 44–47.

Біла книга 2015. Збройні Сили України. Київ: Міністерство оборони України, 2016. 105 с.

Візія Повітряних Сил 2035 (2020). Київ: Міністерство оборони України, Командування Повітряних Сил Збройних Сил України. 40 с.

Державна цільова науково-технічна програма розвитку авіаційної промисловості на 2021 – 2030 рр. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 1 вересня 2021 р. № 951. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951-2021-%D0%BF#Text> [дата звернення: 24.12.2024].

Дубенчак М. (2015). Ан-178 осваивает небо. *Авиация и время.* № 3. С. 26-27.

Кива Д. (2015). Ан-178. Оптимальный самолет как интеграция необходимого и возможного. *Авиация и время.* № 2. С. 1, 33–35.

Ларионов А. (2015). Украина приняла на вооружение Ан-70. *Авиация и время*. № 1. С. 43-44.

Міноборони і «Антонов» підписали контракт на три Ан-178 (2020). URL: <https://www.ukrmilitary.com/2020/12/178-100.html> [дата звернення: 20.12.2024].

Первый полет Ан-70 (1995). *Авиация и время*. № 1. С. 25.

Основні напрямки розвитку озброєння та військової техніки на довгостроковий період. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 398-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/398-2017-%D1%80#Text> [дата звернення: 20.12.2024].

Про припинення дії Угоди між Урядом України та Урядом російської федерації про військово-технічне співробітництво. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2015 р. № 307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/307-2015-%D0%BF#Text> [дата звернення: 17.12.2024].

Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text> [дата звернення: 17.12.2024].

Стратегія розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 р. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1656-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80#Text> [дата звернення: 22.12.2024].

Харук А. (2019). Зроблено в Україні. Харків: Фоліо. 266 с.

Харук А. (2010). Нарис історії авіаційної промисловості України (1910 – 1980-ті рр.): Монографія. Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка». 304 с.

Butowski P. (2015). Antonow An-178. Nowy transportowiec z Ukrainy. *Lotnictwo*. № 6. P. 42–45.

Butowski P. (2003). Rosja stawia krzyżyk na An-70? *Lotnictwo Wojskowe*. № 6. P. 33–36.

Charuk A. (2020). Antonow An-32. *Lotnictwo*. № 9. P. 68–81.

Macejewski A.M. (2021a). Agonia Antonowa. Cz. 1. *Wojsko i Technika*. № 2. P. 58–64.

Macejewski A.M. (2021b). Agonia Antonowa. Cz. 2. *Wojsko i Technika*. № 3. P. 66–73.

References

Belov A. (2020). An-178 – a rapid response logistics vehicle. *Aviation and Time*. № 6. P. 26-27, 44-47. (rus.).

White book 2015. Armed Forces of Ukraine (2016). Kyiv: Ministry of Defense of Ukraine. 105 p. (ukr.).

Vision of the Air Force 2035 (2020). Kyiv: Ministry of Defense of Ukraine, Air Force Command of the Armed Forces of Ukraine. 40 p. (ukr.).

State Targeted Scientific and Technical Program for the Development of the Aviation Industry for 2021-2030. Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated September 1, 2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/951-2021-%D0%BF#Text> [Date accessed 24.12.2024]. (ukr.).

Dubenchak M. (2015). An-178 conquers the sky. *Aviation and time*. № 3. P. 26-27. (ukr.).

Kiva D. (2015). An-178. Optimal aircraft as an integration of the necessary and the possible. *Aviation and time*. № 2. P. 1, 33-35. (ukr.).

Larionov A. (2015). Ukraine has accepted the An-70 into service. *Aviation and time*. № 1. P. 43-44. (ukr.).

The Ministry of Defense and Antonov signed a contract for three An-178s (2020). URL: <https://www.ukrmilitary.com/2020/12/178-100.html> [Date accessed 20.12.2024]. (ukr.).

The first flight of the An-70 (1995). *Aviation and Time*. № 1. P. 25. (ukr.).

Main directions of development of armaments and military equipment for the long term. Approved by the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated June 14, 2017 № 398-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/398-2017-%D1%80#Text> [Date accessed 20.12.2024]. (ukr.).

On the termination of the Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Russian Federation on military-technical cooperation. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 20, 2015. № 307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/307-2015-%D0%BF#Text> [Date accessed 17.12.2024]. (ukr.).

Strategy for the revival of domestic aircraft manufacturing for the period until 2030. Approved by the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 10, 2018 № 429-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text> [Date accessed 17.12.2024]. (ukr.).

Strategy for the Development of the Domestic Aviation Industry for the Period Until 2020. Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated December 27, 2008 № 1656-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1656-2008-%D1%80#Text> [Date accessed 22.12.2024]. (ukr.).

Kharuk A. (2019). *Made in Ukraine*. Kharkiv: Folio. 266 p. (ukr.).

Kharuk A. (2010). *Outline of the history of the aviation industry of Ukraine (1910-1980s): Monograph*. Lviv: Department of the Lviv Polytechnic National University. 304 p. (ukr.).

Butowski P. (2015). Antonow An-178. *Nowy transportowiec z Ukrainy*. *Lotnictwo*. № 6. P. 42-45. (pol.).

Butowski P. (2003). Rosja stawia krzyżyk na An-70? *Lotnictwo Wojskowe*. № 6. P. 33-36. (pol.).

Charuk A. (2020). Antonow An-32. *Lotnictwo*. № 9. P. 68-81. (pol.).

Macejewski A.M. (2021a). *Agonia Antonowa*. Cz. 1. *Wojsko i Technika*. № 2. P. 58-64. (pol.).

Macejewski A.M. (2021b). *Agonia Antonowa*. Cz. 2. *Wojsko i Technika*. № 3. P. 66-73. (pol.).

Kharuk A.

**PROGRAMS FOR THE CREATION OF MILITARY TRANSPORT
AIRCRAFT IN UKRAINE IN 1991 – 2021**

The article examines the progress of the implementation in Ukraine during 1991-2021 of the programs for the creation of military transport aircraft An-70, An-132 and An-178. The first of them was launched back in 1981 and envisaged the creation of a medium transport aircraft with a high degree of technological innovation. The An-132 aircraft was a deep modernization of the light transport aircraft An-32, and the medium transport aircraft An-178 was based on the passenger aircraft An-148/158. The implementation of the An-70 program took place in cooperation with the Russian Federation, and the position of this partner significantly affected the extension of the program implementation deadlines. The An-132 was created in cooperation with Saudi Arabia. Until 2014. No measures were taken to reduce dependence on the supply of critical components from the Russian Federation, which led to a crisis in the An-70 and An-178 programs after the start of Russian aggression against Ukraine. Saudi Arabia's refusal in 2019 to finance the An-132 project led to the freezing of this program. As a result, none of the three new types of military transport aircraft (An-70, An-132, An-148) was introduced into serial production by the beginning of 2022, although the An-70 was adopted by the Ukrainian Air Force (in a single copy), and the An-178-100R was ordered for the Ukrainian Air Force in the amount of three copies.

Keywords: military-industrial complex of Ukraine, aviation industry, aircraft construction, military transport aircraft, Antonov State Enterprise.