

УДК 629.735 (091)

Д.С. КИВА

Авиационный научно-технический комплекс «Антонов», Украина

**ОЛЕГ КОНСТАНТИНОВИЧ АНТОНОВ –
ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОНСТРУКТОР
(к 100-летию со дня рождения)**

7 февраля 2006 года авиационная общественность планеты отмечает 100-летие со дня рождения Олега Константиновича Антонова – выдающегося авиационного конструктора, талантливого инженера, ученого.

Олег Константинович дорог нам во всем многообразии своего таланта. Кроме научных и конструкторских работ Олега Константиновича по созданию планеров и самолетов, являвшихся стержнем его творчества, большой интерес представляют его книги и статьи по различным направлениям человеческой деятельности, а также его произведения живописи.

Одной из важнейших черт творческой натуры Олега Константиновича Антонова являлось умение собрать и сплотить ученых, инженеров с целью исследования, разработки и создания новой авиационной техники.

Благодаря этому его умению и родилось опытно-конструкторское бюро, выросшее из малочисленной группы энтузиастов-сибиряков и превратившееся в один из крупнейших авиационно-технических комплексов, известных сегодня всему миру.

Олег Константинович Антонов воспитал творческий коллектив единомышленников, который свято хранит и передает лучшие традиции новым поколениям антоновцев.

«Коллектив – вот истинный творец, всего, что сегодня создается в нашей стране, в любой отрасли

деятельности, достойной человека» – говорил Олег Константинович.

Девиз коллектива – решая проблемы на уровне мировых достижений науки и техники, упорно, неустанно доводить, дорабатывать каждое изделие до состояния высокой надежности, эффективности, и, как следствие, наибольшей значимости для народного хозяйства.

«Всю жизнь я хотел летать, потому и стал конструктором» – писал О.К. Антонов.

Олег Константинович Антонов был авиационным конструктором от природы. Первый летательный аппарат создан Антоновым в 1923 году, когда ему было всего 17 лет. Это был планер «ГОЛУБЬ», за удачную конструкцию которого Олег Константинович был награжден грамотой.

В годы учебы в Ленинградском Политехническом институте им были созданы учебные планеры «ОКА-3», «СТАНДАРТ-1», «СТАНДАРТ-2», «ОКА-7», «ОКА-8» и рекордный планер «Город Ленина».

В 30-е годы О.К. Антоновым были разработаны основы проектирования планеров, начиная от разработки технических требований, аэродинамической компоновки, оценки аэродинамических характеристик до создания норм прочности и вопросов применения планеров для обучения летного состава и в военных целях.

С 1933 по 1938 годы Олег Константинович Антонов – главный конструктор планерного завода в

Тушино, выпускающего ежегодно до двух тысяч планеров.

С 1923 по 1938 год Антоновым создано 40 типов планеров, а всего – 52 типа планеров различного назначения.

В период Великой Отечественной войны Олег Константинович Антонов, работая заместителем Главного конструктора А.С. Яковлева, принимал активное участие в создании истребителей «ЯК», за что был награжден орденами Трудового Красного знамени и Отечественной войны I степени.

В 1946 году в Новосибирске Олег Константинович создал ОКБ, которое уже через год подняло в воздух свой первый самолет СХ-1. В 1948 году самолет был внедрен в серийное производство на Киевском авиационном заводе под маркой Ан-2. Впоследствии Олег Константинович напишет: «Ан-2 – это моя самая большая удача. Он давно стал легендой».

С 1952 года, когда ОКБ переехало в Киев, научная и конструкторская деятельность Олега Константиновича Антонова была сосредоточена, в основном, в трех областях самолетостроения:

- разработка, создание, постоянное обновление и совершенствование системы военно-транспортных и грузовых самолетов, обеспечивающих эффективное решение всех задач военно-транспортной авиации и грузовых перевозок в народном хозяйстве;
- разработка и создание пассажирских самолетов;
- разработка и создание многоцелевых самолетов.

Олегу Константиновичу Антонову были присущи дар технического и научного предвидения, умение своевременно понять, какие самолеты нужны сегодня и завтра, способность сосредоточить силы и внимание на перспективных направлениях и добиваться эффективной работы коллектива на выбранных направлениях.

Примером этому служат:

- и родоначальник семейства Анов многоцелевой самолет Ан-2 – рекордсмен долгожительства, выпускаемый до сих пор;
- и основной в свое время самолет военно-транспортной авиации Советской Армии – Ан-12, который практически преобразил воздушно-десантные войска;
- и самый грузоподъемный в свое время, первый в мире широкофюзеляжный транспортный самолет Ан-22;
- и крупнейший в мире военно-транспортный самолет Ан-124, в котором многие новшества также реализованы впервые в мире.

Примером этому служат также созданные под его руководством и благодаря его настойчивости:

- пассажирские самолеты местных воздушных линий для коротких грунтовых аэродромов Ан-14 и его модификация Ан-28;
- региональный пассажирский самолет Ан-24, пришедший на смену устаревшим Ли-2 и Ил-14.

На базе Ан-24 разработано большое количество модификаций, в том числе транспортные Ан-26 и Ан-32, аэрофотосъемочный Ан-30 и другие.

Самолеты фирмы Антонова в 60-80-х годах составляли основу транспортной, грузовой и региональной пассажирской авиации бывшего СССР, и сегодня самолеты Ан-12, Ан-24, Ан-32, Ан-22, находятся в строю и продолжают эксплуатироваться в странах СНГ и дальнего зарубежья. Самолеты фирмы строились на многих серийных заводах: Ташкентском, Иркутском, Воронежском, Киевском, Харьковском, Ульяновском, Новосибирском, Арсеньевском, Долгопрудненском, Омском, в Китае и в Польше.

Научная деятельность доктора технических наук, заслуженного деятеля науки УССР, академика АН СССР и академика АН Украины О.К. Антонова теснейшим образом была связана с его практической, конструкторской и организаторской дея-

тельностью по созданию новейших образцов авиационной техники.

Руководимым им коллективом при его личном участии были решены крупнейшие проблемы проектирования, аэродинамики, прочности, технологии, составившие в своей совокупности основные принципы создания самолетов военно-транспортной авиации, а также грузовых и пассажирских самолетов народнохозяйственного применения, в том числе:

- разработана и реализована принципиальная схема транспортного самолета-высокоплана с двигателями на крыле, с отогнутой вверх хвостовой частью фюзеляжа и большим грузовым люком с системой трапов;

- разработаны принципы и основы посадочного и воздушного десантирования грузов и личного состава;

- разработаны и реализованы аэродинамическая и конструктивная компоновки транспортного самолета, обладающего мощной механизацией крыла с суперциркуляцией от обдувки крыла винтами или струями реактивных двигателей, а также схема многоопорного шасси высокой проходимости, обеспечившего свойства короткого взлета и посадки, возможность эксплуатации на грунтовых аэродромах;

- разработаны совместно с ЦАГИ и реализованы толстые сверхкритические профили крыла, компоновки крыльев с сверхкритическими профилями, продольная компоновка самолета с задними центропланом и малыми запасами устойчивости, многоканальные автоматизированные системы управления и улучшения устойчивости, обеспечившие высокий уровень аэродинамического совершенства;

- широко применены новые материалы и технологические процессы: композиционные материалы и алюминий-литиевые сплавы, клеесварные соединения, крупногабаритные штамповки и литые узлы, длинномерные панели;

- разработан принцип создания грузового или пассажирского самолета, как модификации десантно-транспортного, с доведением общности агрегатов до 85%, что позволяет существенно сократить суммарные сроки создания самолета и получить значительную экономию при производстве.

Этот список можно было бы и продолжать, при этом следует отметить, что многие проблемы решались под руководством Олега Константиновича нашим ОКБ впервые.

В последние годы жизни и деятельности О.К. Антонов активно развивал новое направление в авиатехнике – создание и применение винтовентиляторных двигателей, обеспечивающих существенное снижение удельных расходов топлива на крейсерском режиме с одновременным использованием мощной обдувки крыла и механизации винтовентиляторами для улучшения взлетно-посадочных характеристик.

Олег Константинович часто подчеркивал, что «...заказчику нужно давать не то, что он просит, а то, что ему нужно».

Оценивая практические результаты деятельности Генерального конструктора О.К. Антонова в области создания новой авиационной техники, следует отметить, что все самолеты, созданные под его руководством и при его непосредственном участии, нашли широкое практическое и эффективное использование в народном хозяйстве и Вооруженных силах.

Наряду с разработкой проблем проектирования, он много занимался вопросами эстетики пассажирских салонов, эргономики кабины экипажа, экономической эффективности конструктивных решений и авиационной техники в целом.

Благодаря неустанному вниманию Олега Константиновича Антонова, завод, размещавшийся в 1952 году в «полуразвалившемся бараке...», вырос в могучий авиационный комплекс с благоустроенными конструкторскими и производственными кор-

пусами, летно-испытательной и доводочной базой, лабораторией статических и усталостных испытаний.

Обладая высоким чувством гражданственности, О.К. Антонов постоянно, горячо и заинтересованно занимался разработкой вопросов экономики и эффективности общественного производства, проблем качества продукции, планирования хозяйственной деятельности и финансирования творческого труда. Из небольшой статьи в газете “Известия” за 18 ноября 1961 года родилась книга “Для всех и для себя”, название которой явилось краткой и емкой формулой идеи соединения общественных и личных интересов. Эта идея легла в основу формирования народнохозяйственных показателей общественного производства, предложенных О.К. Антоновым.

Олег Константинович был исключительно обаятельным и деликатным человеком. Он всегда внимательно выслушивал собеседника, не подавлял его своим авторитетом в случаях, когда их мнения расходились.

В любых технических спорах он моментально схватывал суть проблемы, зачастую поворачивая ее неожиданной стороной, всегда находил верный тон обсуждения и добивался принятия конкретных и эффективных решений.

Олег Константинович считал профессию конструктора (и не только авиационного!) одной из главных в обществе. Он часто повторял, что все, что нас окружает, прежде всего рождается в голове конструктора. Очень хотел Олег Константинович, чтобы на государственном уровне отмечался День конструктора.

Олегу Константиновичу Антонову была присуща активная жизненная позиция, которую он часто проявлял, выступая на страницах газет и журналов по вопросам экономики, охраны окружающей среды, искусства. Он широко пропагандировал занятия спортом, здоровый образ жизни, сам регулярно занимался теннисом.

Труд Олега Константиновича Антонова был высоко оценен – ему было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда, он награжден тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, многими другими орденами и медалями.

В 1999 году Совет директоров Международного Аэрокосмического музея США в г. Сан-Диего принятым решением увековечил память Олега Константиновича Антонова в Почетном Зале Славы музея. Он стал шестым представителем бывшего Советского Союза, увековеченным в этом музее после Э.К. Циолковского, С.П. Королева, Ю.А. Гагарина, А.Н. Туполева и А.И. Микояна.

Высоко оценена и работа руководимого им коллектива. Предприятие награждено орденами Ленина и Трудового Красного Знамени. Большая группа специалистов удостоена званий лауреатов Ленинской и Государственной премий, многие инженеры и техники награждены орденами и медалями СССР.

4 апреля 1984 года Олег Константинович скончался. Его имя присвоено созданному им коллективу. Возглавил коллектив Генеральный конструктор Петр Васильевич Балабуев, который руководил АНТК «АНТОНОВ» с апреля 1984 года по май 2005 года. В настоящее время АНТК возглавляет Генеральный конструктор Д.С. Кива.

Наследие Олега Константиновича Антонова огромно:

- это – творческий коллектив, способный решать сложные вопросы проектирования новейшей авиационной техники;
- это – самолеты с маркой “Ан”;
- это – принципы и основы проектирования транспортных самолетов;
- это – более 140 печатных научных работ и более 50 авторских свидетельств;
- это, наконец, богатейший опыт проектирования, сохраняемый и развиваемый фирмой АНТК «АНТОНОВ».

Человеком исключительной энергии, организаторности, высокой культуры, талантливым во всех делах, за которые он брался и всегда доводил до успешного завершения, молодым душой и неиссякаемым в творческом поиске – таким помнят Олега Константиновича все те, кто его знал, работал рядом с ним и под его руководством.

Сегодня, отмечая 100-летие со дня рождения О.К. Антонова, мы невольно задаемся вопросом – как воспитанный О.К. Антоновым коллектив, носящий его имя, продолжает дело развития авиации, которому О.К. Антонов посвятил свою жизнь.

И коллективу есть что сказать, показать в этот день и есть чем гордиться.

Самолет Ан-225 – самый большой в мире самолет с уникальной грузоподъемностью 250 тонн – был создан на творческом подъеме, который позволил решить труднейшие конструкторские и инженерные задачи в кратчайшие сроки. Замысел самолета родился в 1984 году, а в 1988 году самолет уже был в воздухе. Сейчас на нем активно выполняются грузовые перевозки по всему миру.

Самолет Ан-70, о котором мечтал Олег Константинович, создан в 1994 году. Это уникальный транспортный самолет короткого взлета и посадки с винтовентиляторными двигателями. Задача АНТК – завершить сертификационные испытания самолета и запустить его в серийное производство.

Самолет Ан-140 – это региональный пассажирский самолет, созданный и сертифицированный коллективом в 1994-2000 годах. Строится серийно в Харькове, Самаре и в Исфахане (Иран) по лицензии. Коллектив АНТК обеспечивает сопровождение и развитие самолета и уверен, что Ан-140 будет служить так же долго и надежно, как его предшественник Ан-24.

Одно из направлений, которому Олег Константинович уделял особое внимание – это малые региональные многоцелевые самолеты. В АНТК на базе Ан-28 создали Ан-38, сертифицировали его.

Сегодня он производится в Новосибирске, на заводе, где был рожден первенец ОКБ Антонова – Ан-2. Самолет Ан-38 создан с американскими двигателями и винтами. Предстоит еще продолжение работы над самолетом: по требованиям авиакомпаний необходимо построить и сертифицировать самолет с отечественными двигателями.

Осуществилась еще одна мечта Олега Константиновича – самолет Ан-3 (модификация Ан-2 с турбовинтовым двигателем) получил сертификат и серийно выпускается в Омске.

Построен и сертифицирован самолет Ан-74-300 – глубокая модификация самолета Ан-74.

Построен и сертифицирован самолет повышенной грузоподъемности и дальности Ан-124-100М-150, возобновляется серийное производство семейства Ан-124.

Созданный Олегом Константиновичем конструкторский коллектив перешел на новейшие методы конструирования с помощью компьютерно-информационных технологий. С их помощью в последние годы создан новый реактивный региональный пассажирский самолет Ан-148, который сейчас проходит комплекс сертификационных испытаний.

Можно назвать еще многие и многие работы АНТК, которые достойно продолжают и развивают идеи Олега Константиновича.

В настоящее время 7340 самолетов с именем О.К. Антонова на борту в 76 странах мира бороздят воздушный океан.

Сегодня работать значительно сложнее, чем в прошлом.

Но в АНТК, как и при Олеге Константиновиче, для достижения успеха каждый отдает максимум сил, творческой энергии и стремится работать слаженно и дружно, как и подобает антоновцам.

Поступила в редакцию 10.02.2006