

ГЕРОИ СВОЕГО ВРЕМЕНИ

©

ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ НЕБО

/ © JAKUB HALUN / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /

ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ НЕБО

Если авиация — это религия, то Олег Константинович Антонов — один из её главных пророков. Человек, родившийся в дворянской семье под Москвой, стал символом украинского неба. Он не просто конструировал самолёты — он собрал из металла, фанеры и гениальных идей целую эпоху.



Ан-124 «Руслан»
/ © MITCHUL HOPE
/ COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /



Олег Антонов в молодости

ДВОРЯНИН, ВЛЮБИВШИЙСЯ В НЕБО

Седьмого февраля 1906 года в селе Троица Московской губернии (ныне Подольский район Московской области) в семье потомственных дворян родился мальчик Олег. Его отец, Константин Константинович Антонов, был известным инженером-строителем, а прадед Дмитрий Антонов — действительным статским советником, управлявшим казёнными металлургическими заводами Урала. В доме царила особая атмосфера: богатейшая библиотека, разговоры об инженерии, культуре, науке. Казалось бы, отпрыску прямая дорога в тихие кабинеты. Но мальчик уже мечтал о небе.

Семья переехала в Саратов, где Олег отправился в Первое Александро-Мариинское реальное училище. И уже в 12 лет он начал разрабатывать схемы планеров в школьной тетради, а первым его летательным аппаратом стал картонный змей, запущенный с крыши сарая. Родители считали авиацию опасной забавой без будущего. А вот бабушка Анна Александровна тайком подарила внуку модель аэроплана на резиномоторе. Эта простая игрушка изменила всё.

В 1921 году, занимаясь в школьном кружке любителей авиации, Антонов подал заявление в Красный Воздушный Флот с просьбой зачислить его в авиационную школу, но получил отказ по причине малого возраста. Тогда он продолжил путь самостоятельно.

«ГОЛУБЬ» И ШКОЛА ПЛАНЕРИЗМА

Через несколько лет, уже обучаясь в Саратовском университете, Антонов построил свой первый планер



Антонов у Ан-6, 1948 год



А-7 (планёр)



Самолет Ан-2М



Ан-6 в полёте / © HANDSOME QUBE / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /

ОКА-1 «Голубь» — название было образовано от инициалов конструктора. Он организовал местный кружок любителей авиации и в том же году принял участие во всесоюзных планерных соревнованиях в Коктебеле, где познакомился с Сергеем Королёвым, который в те годы тоже строил планеры. На всесоюзных испытаниях среднеплан Антонова выполнил несколько подлётов и был отмечен грамотой жюри.

Мечта о небе привела его в 1925 году на отделение гидроавиации корабельного факультета Ленинградского политехнического института. Здесь он доработал свои конструкции, выпустив высокоплан ОКА-2 — теперь планер мог полноценно летать. Впоследствии ОКА-2 лёг в основу конструкции планеров «Стандарт-1» и «Стандарт-2». За следующие несколько лет Антонов спроектировал около 20 моделей планеров, его конструкции били рекорды дальности и высоты. В 1937 году он создал планер «Рот-Фронт-7» — на нём лётчица Клепикова установила мировой рекорд по дальности полёта. К тому времени он был уже главным конструктором планерного завода в Тушино.

ШКОЛА ЯКОВЛЕВА И ВОЙНА

Перед войной Антонов трудился под началом авиаконструктора Александра Яковлева в ОКБ столичного завода № 115 (ныне — ОКБ им. А. С. Яковлева) и занимал должность ведущего инженера по учебно-тренировочным самолётам. Во время войны он модернизирует легендарные истребители Як-7, Як-9, Як-3 — те самые машины, которые успешно били фашистов.

Став главным инженером завода № 445 при управлении опытного самолётостроения Наркомата авиационной промышленности, он разработал уникальный транспортно-десантный планер «Антонов-7», рассчитанный на семь бойцов.

Параллельно Антонов запустил производство транспортно-десантных планеров для снабжения партизан. Вот где пригодились и смекалка, и инженерная наглость. Именно тогда он понял: его стихия — не только истребители, но и тяжёлые, полезные, работящие машины.

ПЕРЕЕЗД, ИЗМЕНИВШИЙ ВСЁ

После войны на авиационном заводе в Новосибирске создали Опытно-конструкторское бюро ОКБ-153, а Антонова назначили главным конструктором. Именно здесь конструктор разработал самый простой и совершенный самолёт XX века — Ан-2, тот самый «кукурузник». Этот само-



Ан-2, тот самый «кукурузник»
/ © ANGMOKIO / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /

лёт стал самым массовым в истории авиации — за полвека построили более 18 тысяч таких машин различных модификаций. Ан-2 садился на грунт, на поле, на пятачок, он возил людей, грузы, удобрения, парашютистов. Это не самолёт — это летающий вездеход. Поначалу его называли ласково «везделётом», и поскольку он не давал высоких скоростей, его основные возможности проектировали с прицелом на сельское хозяйство. Получился уникальный самолёт, который можно было легко перепрофилировать в сельскохозяйственный, грузовой, пассажирский — какой угодно. За него Антонов и команда получили Сталинскую премию.

А потом ОКБ-153 перевели в Киев. Антонов с пятьюдесятью коллегами фактически с нуля создаёт конструкторское бюро. И Киев становится сердцем украинской авиации. В 1962 году Антонов становится генеральным конструктором ОКБ. Позже предприятие получает имя своего создателя: АНТК им. О. К. Антонова. Сегодня — ГП «Антонов».

САМОЛЁТЫ, ОТ КОТОРЫХ ДРОЖИТ ЗЕМЛЯ

Под руководством Антонова разработали около 100 типов летательных аппаратов, в том числе 52 типа планеров и 22 типа самолётов.

Ан-2 — биплан-легенда, который выпускался более 60 лет и до сих пор в строю. Он стал символом связи между большими городами и самыми отдалёнными уголками страны.

Ан-24 — пассажирский трудяга, который десятилетиями тянул региональные авиалинии. Под руководством Антонова созданы пассажирские самолёты Ан-10 и Ан-24.



Первый серийный Ан-14А



Антонов Ан-10, Аэрофлот СССР
/ © ANDREY SIMONOV / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /



Пассажирский самолёт Ан-38
/ © GLEB OSOKIN / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /



Под руководством Антонова разработали около 100 типов летательных аппаратов



Первая публичная презентация уникального «дуэта» «Мрия» и «Буран» состоялась всего за несколько дней до вылета из Гостомеля в Ле-Бурже / © OLEG V. BELYAKOV - AIRTEAMIMAGES / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /

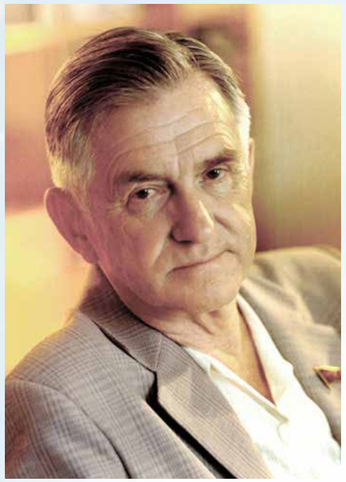


Ан-22 «Антей» на взлёте / © ALEXANDER KOPITAR / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /

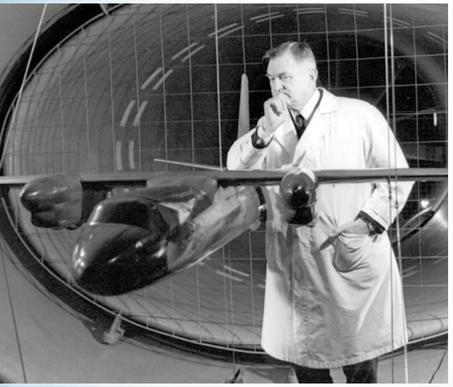
Ан-22 «Антей» — первый в мире широкофюзеляжный транспортник, ставший прорывом в мировом авиастроении. В 1965 году на авиасалоне в Ле-Бурже он произвёл фурор. Западные специалисты ходили вокруг и не верили, что эта махина умеет летать. The Times писала: «Благодаря этому самолёту Советский Союз опередил все остальные страны в авиастроении...». А самого Антонова мировые СМИ описывали так: «Конструктор элегантный, с хорошими манерами настоящего артиста, обладает рафинированным умом, склонным анализировать, разговаривает на английском и французском языках».

Ан-124 «Руслан» — тяжёлый дальний транспортный самолёт, который до сих пор не имеет аналогов по грузоподъёмности среди серийных машин. Под руководством Антонова созданы транспортные самолёты Ан-8, Ан-12, Ан-22 «Антей», Ан-32, Ан-72, Ан-124 «Руслан», многоцелевые Ан-2, Ан-14, Ан-28, пассажирские Ан-10, Ан-24. Разработана система автоматизированного проектирования транспортных самолётов, внедрены в авиастроение клеесварные соединения и композиционные материалы, развиты методы авиастроительной экономики.

А ведь ещё был Ан-225 «Мрия», возникший уже после смерти Антонова, но по его школе, по его ДНК, спроектирован и построен на Киевском механическом заводе. Руководил проектом Виктор Ильич Толмачёв. Масштаб, что для 1988 года, что сейчас непредставимый! Шесть двигателей, размах крыла размером с футбольное поле, способность перевозить неподъёмное. Изначально



Олег Константинович Антонов



Антонов был человеком, мечтавшим подарить миру возможность летать

«Мрия» создавалась для транспортировки корабля «Буран» от места производства и сборки к месту запуска, а также для доставки частей ракет «Энергия» к месту окончательной сборки на космодром «Байконур».

На самолётах семейства «Ан» установлено более 500 мировых рекордов. Они летают в 78 странах. Всего выпущено более 22 000 экземпляров лётной техники. И это не просто статистика — это глобальное признание.

НЕ КОНСТРУКТОР, А ХУДОЖНИК

Олег Антонов был не только инженером. Он был художником, мыслителем, настоящим интеллигентом. В его КБ не было культа страха и дрожащих подчинённых — Олег Константинович был человеком с высочайшей внутренней культурой, потрясающей эрудицией и бесконечно широким кругом увлечений и интересов.

Он играл в теннис, причём отлично. Даже создал при КБ теннисные корты. Подавал пример здорового образа жизни. Он умел видеть красоту в чертежах и красоту в людях. Именно поэтому из его школы вышли инженеры, которые до сих пор определяют лицо украинской авиации.

Помимо авиации, Антонов писал маслом и слагал сказки. Он был человеком, мечтавшим подарить миру возможность летать, и обладал множеством увлечений и невероятной фантазией.

НАСЛЕДИЕ: НЕБО ПОМНИТ

Четвёртого апреля 1984 года Олег Константинович Антонов умер в Киеве. Он похоронен на Байковом кладбище. Но его самолёты летают, спасают, перевозят, доказывают, что Украина — авиационная держава.

За выдающиеся достижения ему присвоили звание Героя Социалистического Труда, вручили Сталинскую и Ленинскую премии. Он был доктором технических наук, профессором, академиком АН СССР и АН УССР. Выдающийся советский авиаконструктор Александр Яковлев рассказывал: «С Олегом Константиновичем Антоновым меня связывают десятилетия знакомства и дружеской симпатии. Это позволило увидеть и оценить его выдающийся талант конструктора и организатора».

А сам Антонов объяснял свою верность небу просто: «Всю жизнь я хотел летать». И он не просто летал сам — он подарил крылья целым народам. Его самолёты стали мостом между городами и деревнями, между странами и континентами, между авиационным прошлым и будущим.



Антонов Ан-22, тяжёлый турбовинтовой транспортный самолёт

/ © AEROPRINTS.COM / COMMONS.WIKIMEDIA.ORG /



ПЕРЕДАЧА ОПЫТА

КБ «Антонов», это грандиозное госпредприятие, сегодня участвует в становлении бизнес-авиации. Украинские специалисты по транспортным и региональным машинам в течение года консультировали частный стартап ANG, помогая довести до совершенства всю инженерию и летные системы. Так в 2019 году появился ANG-01.

Украинский лёгкий пятиместный самолёт, спроектированный и построенный компанией «Авиация Нового Поколения «Патриот-Украина» (ANG Patriot Ukraine) из города Бровары — более совершенное развитие концепции самолёта LA-50. Это очень лёгкий и экономичный самолёт с высокой весовой отдачей — сразу чувствуется, что за ним стоит великая школа!

При своем историческом шлейфе, самолёт современный, он отличается активным использованием цифровых технологий на этапе проектирования и высоким уровнем оснащения для своего класса. Благодаря цифровому проектированию удалось оптимизировать аэродинамику и прочность ещё до постройки первого экземпляра, создать фюзеляж и крылья из углеволокна, инсталлировать современную авионику Dynon SkyView HDX с автопилотом и компьютерной системой контроля, предотвращающей ошибки пилотирования.

Сотрудничество с КБ «Антонов» позволило создателям самолета опередить легкую авиацию на 3–5 лет и создать самолет в 3–4 раза дешевле аналогов. Получилась высокотехнологичная, но экономная машина пилотов с лицензией PPL или CPL.

Через два-три годы ANG планирует выпустить вторую модель — ANG-02. Так компания лишний раз докажет эффективность своей бизнес-модели, преемственность новинки для управления, ремонта и обслуживания.

Команда КБ «Антонов», которая исторически работала с большими машинами и накопила колоссальный опыт в аэродинамике, прочностных расчетах, весовой культуре и сертификации, помогла ANG быстро найти баланс между управляемостью, безопасностью и технологичностью. В бизнес-авиации возможность не изобретать заново композитную силовую схему, а взять проверенные подходы и адаптировать их под малый вес и малую стоимость дорогого стоит.



