

ІМ'Я НА КРИЛАХ

(До 115-річчя від дня народження О.К. Антонова)



«Мені в житті не пощастило, я хотів стати льотчиком, а став конструктором». Так жартома казав про себе Олег Антонов, чий 115-річний ювілей ми відзначаємо 7 лютого. Він не уявляв свого життя без неба, так само, як небо вже складно уявити без його дітища – літаків Антонова. Ім'я геніального авіа-конструктора назавжди увійшло в історію авіації й стало символічним.

Світ знає Олега Костянтиновича Антонова як одного з тих небагатьох інженерів, що створювали могутні сучасні авіалайнери. Під його керівництвом було розроблено 22 типи літаків і 52 типи планерів. О.К. Антонов по праву вважається батьком транспортної авіації. Серед переваг літаків О.К. Антонова професіонали визнають можливість зльоту з малих аеродромів, здатність перевозити великогабаритну важку техніку, високу маневреність, відносну дешевизну й економічність.

Олег Антонов народився 7 лютого 1906 року в селі Трійці Вороновської волості Подільського повіту Московської губернії у дворянській сім'ї. Уже за декілька років його родина переїхала до Саратова. Там від двоюрідного брата хлопчик уперше почув захопливі розповіді про літаки та відчайдухів, які наважилися підкорити небо. Завдяки батьковій бібліотеці з інженерної справи майбутній конструктор ще з дитинства був обізнаний з технікою та розрахунками. Сходження до вершин О.К. Антонов розпочав з раннього дитинства конструюванням повітряних зміїв та моделей літаків з паперу.

За іронією долі юного Антонова не прийняли до авіаційної школи. Тож Олег вступає до Ленінградського політехнічного інституту. Та мрії своєї не полишає: стежить за новинами авіації, працює інструктором авіамодельного гуртка. Свій перший літальний апарат під назвою «Голуб» він сконструював у віці 18 років і відправився з ним на конкурс до Криму.

Закінчивши інститут, Антонов пов'язав своє життя з авіабудівною галуззю. Він працював інженером, а із січня 1931 року – головним конструктором Московського планерного заводу, де ним були створені планери «Упар», «Рот фронт», «Стандарт». Згодом він проектував планери й літаки в

Тушині, Ленінграді та Каунасі. У 1938–1946 роках Олег Костянтинівич працював у дослідно-конструкторському бюро (ДКБ) Яковлева: спочатку провідним інженером, а під час Другої світової війни заступником головного конструктора. Олег Антонов конструював і вдосконалював десантні планери та

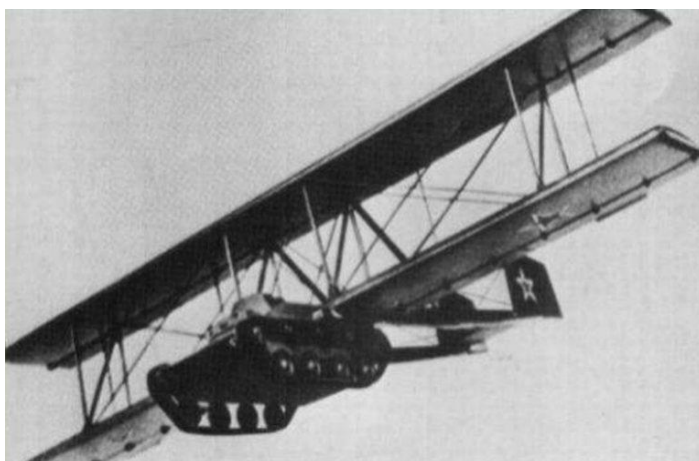


бойові літаки. Як зазначають дослідники, понад 600 транспортно-десантних планерів А-7 регулярно доставляли солдатів, техніку, бойове спорядження на різні ділянки

фронту, їх також використовували для допомоги партизанам.

Конструкторський геній Антонова пропонував чимало такого, що випереджало час. У переліку його проєктів навіть летючий танк. Ідея додати танку крила, щоб його можна було закидати у ворожий тил у складі десантних груп, народилася в самого Олега Антонова. За одними даними, напередодні війни, за іншими – уже після її початку. Так чи інакше, дозвіл втілити цю ідею Антонов одержав тільки наприкінці 1941 року. Проєкт був створений за два тижні, танк – побудований влітку 1942 року в місті Тюмені в єдиному екземплярі. Суть проєкту: до легкого танка, який використовується як

фюзеляж, додається спрощений планер для буксирування; важкий бомбардувальник піднімає крилатий танк у повітря, тягне його на тросі, потім відчіпляє трос – і танк приземляється на своїх власних крилах, скидає їх – і хоч зразу в бій. Літальний апарат був створений на базі танка Т-60. Випробування засвідчили: для успішного буксирування крилатого танку потрібен потужний дальній бомбардувальник. На той час у Радянському Союзі таким



літаком був тільки Пе-8; але їх було надто мало, щоб використовувати для буксирування танків у ворожий тил. Отож роботи зі створення крилатого танка довелося згорнути, хоча була наочно доведена можливість створення такої конструкції.

Війна позаду. Талановитий конструктор очолює філію конструкторського бюро О. Яковлева на авіаційному заводі в Новосибірську. З травня 1946 року урядовим рішенням філію перетворено на дослідно-конструкторське бюро

(ДКБ-153), а Олега Антонова призначено головним конструктором. Одночасно Олег Костянтинівич очолював Сибірський науково-дослідний інститут авіації.

У перший мирний після війни рік уряд доручив О.К. Антонову створити недорогий і економічно вигідний сільськогосподарський літак. У 1947-му перший літак новоутвореного конструкторського бюро – СХ-1 – проходить випробування, а невдовзі під новою та вже остаточною назвою **АН-2** на Київському авіазаводі він іде в серію. Найпотужніші у світі літаки Олега Антонова починалися зі скромної «Аннушки».

Багатоцільовий літак АН-2, відомий у народі як «кукурузник», став першою роботою авіаконструктора, про яку дізнався весь світ. Незамінну в господарстві машину несподівано для автора відразу полюбили, адже на ньому можна було перевозити пасажирів, вантажі й обробляти поля.

Літаків яких тільки типів, модифікацій, габаритів не створено в антонівському ДКБ, але жоден з них так і не зрівнявся з Ан-2 за тривалістю експлуатації, кількістю перевезених пасажирів і вантажів, погодною невибагливістю, здатністю сідати на будь-який аеродром, навіть звичайне поле.



Та, як розповідав Олег Костянтинівич, перше його застосування відбулося не на хліборобських полях, а в льодовій Арктиці. «Полярним льотчикам потрібен був саме такий літак: невибагливий, з потужним двигуном, здатний злітати з невеликих майданчиків, з хорошим оглядом з пілотської кабіни,

опаленням і просторим вантажним відсіком. У заметільний день на маленькому підмосковному аеродромі льотчик Володін підняв літак у повітря після пробігу всього 18 метрів».

Літаком відразу ж зацікавилися геологи, рибалки, пожежники, поштовики, парашутисти, льотчики-спортсмени. Пасажирів не лякали жорсткі місця, деякі незручності в салонах. Дуже хороші, як зізнався Олег Костянтинівич, тогочасні літаки Іл-12 та Іл-14 все-таки вимагали сяких-таких аеродромів. А потреба в пасажиро- і вантажоперевезеннях часто виникала там, де не те що аеродромів, а й доріг ще не було.

Охоче купували його й зарубіжні держави. Щороку «Аннушки» перевозили близько двадцяти мільйонів пасажирів. Це був по-справжньому народний літак.

Якби тільки один цей літак створив зі своїм колективом Олег Костянтинович Антонов, то й цим би навечно вписав своє ім'я в історію світової авіації. Але ж літаки з літерами «АН» – двома першими літерами його прізвища – складають ціле сімейство.

У 1952 році О.К. Антонов з колективом ДКБ переїхав до Києва й Україна стала його другою батьківщиною. У цей час йому практично заново довелося створювати і колектив, і виробничу базу.



Антонов отримав урядове замовлення створити військово-транспортний літак з двома турбогвинтовими двигунами. Кадрів бракувало, оскільки частина працівників

залишилася в Новосибірську. Тому в січні 1954 року до складу бюро зарахували групу випускників Харківського авіаційного інституту. Згодом – фахівців з Києва та інших міст. Завдання виконали: військово-транспортний літак **АН-8**, призначений для перевезення різних вантажів, посадкового та парашутного десантування повітряно-десантних військ з наданою їм технікою й озброєнням, а також для перевезення поранених, піднявся в повітря 11 лютого 1956 року. У 1997 році експлуатація літака вже була заборонена, у 2004 році концерн Антонова відмовився від будь-якої відповідальності за стан літаків.

Згодом Антонов узявся за розробку пасажирського літака **АН-10 «Україна»**. Літак виконував рейси в різних напрямках, швидко отримав популярність, зокрема, за рахунок доступності ціни на перевезення. Ан-10 перевезли більш ніж 35 мільйонів пасажирів та 1,2 мільйона тон вантажу. Вироблявся літак з 1957 по 1960 роки. Було випущено всього 108 лайнерів. Переломною подією у виготовленні та експлуатації



АН-10 стала авіакатастрофа під Харковом у березні 1972 року за участю одного з таких літаків, у якій загинули 122 людини. «Більше не будуватиму. Не переживу одночасну смерть багатьох людей. Після аварії з "десятькою" я неодноразово прокидався вночі в холодному поту», — говорив Олег Антонов. Авіаконструктор важко пережив те, що сталося, проте не припинив удосконалювати літаки для мирного неба.

Наступний військово-транспортний літак **Ан-12**, призначений для посадкового та парашутного десантування особового складу повітряно-десантних військ (до 60 осіб) та різноманітних військових вантажів (до 20 т), а також для перевезення поранених і великогабаритних вантажів, приніс



його творцям Ленінську премію, найпрестижнішу в СРСР, а Олегу Антонову – звання Генерального конструктора. Після демонстрації Ан-12 в 1961-му на повітряному параді в Тушино НАТО привласнило йому ім'я «*Cub*», що в перекладі означає «Новачок».

Особливо широко вони застосовувалися під час бойових дій 40-ї армії в Афганістані, де продемонстрували високу експлуатаційну надійність у використанні з ґрунтових аеродромів і живучість. Саме там літак отримав другу назву — «Чорний тюльпан», оскільки часто використовувався й для перевезень тіл загиблих на війні солдат.

Ще одним відомим творінням Антонова є турбогвинтовий широкофюзеляжний транспортний літак **АН-22** «Антей», який ознаменував новий крок у літакобудуванні. 27 лютого 1965 року «Антей» здійснив перший політ. Серійне виробництво Ан-22 було організовано на Ташкентському авіазаводі. Перші «Антей» почали надходити до ВПС у січні 1969 року. Виробництво літака тривало до січня 1976 року. За цей період було випущено 66 «Антейів».



За своїми розмірами Ан-22 перевершував усе, що на той час було створено у світовій авіації. Успіх був відзначений у всьому світі. У Парижі на 26-му Міжнародному авіакосмічному салоні літак відразу ж опинився в центрі загальної уваги й став головною сенсацією. Англійська *The Times* писала: «Завдяки цьому літаку Радянський Союз

випередив усі інші країни в авіабудуванні...». Про самого Олега Костянтиновича зарубіжні кореспонденти відгукувалися так: «Конструктор елегантний, з хорошими манерами справжнього артиста, володіє рафінованим

розумом, схильним аналізувати, розмовляє англійською та французькою мовами».

Літак робив небачене: доставляв на Крайню Північ газотурбінні станції, роторні екскаватори, вагони та інші великогабаритні вантажі. У 1966 році Ан-22 побив 12 рекордів, зокрема швидкості, висоти польоту й вантажопідйомності.

Найвідомішим із сімейства «Ан» є літак **Ан-24**, який у народі чомусь звали «Настя». Уперше він піднявся в небо 1959 року. Заводські та державні випробування тривали ще три роки. І лише 1962-го почався серійний випуск цього літака на київському заводі № 473.



Ан-24 користувався неабиякою популярністю – щороку перевозив понад 30% пасажирів усього СРСР. Авіатори цінували спроможність «Насті» здійснити посадку на невеликі невідготовані аеродроми або навіть просто на ґрунт.

Призначений для експлуатації на авіалініях малої протяжності, літак поставлявся на експорт й отримав велику популярність серед регіональних авіакомпаній багатьох країн світу. За час серійного виробництва з 1959 по 1979 роки в СРСР було випущено понад 1 000 літаків Ан-24. З 1982 по 2000 роки Ан-24РВ також вироблявся в Китаї під позначенням Xian Y-7 (побудовано 70 машин).

Репутація всенародного улюбленця трохи похитнулася після катастрофи, що сталася 17 грудня 1976 року. Літак Ан-24, що здійснював рейс Чернівці – Київ, упав під час посадки в аеропорту Жуляни. Загинули 4 члени екіпажу й 44 пасажери, живими залишилися лише стюардеса й 6 пасажирів. Згодом комісія дійшла висновку, що причиною стали помилки диспетчера та пілота. Але то була закрита інформація, а люди перешіптувалися: розбився Ан-24...

У 1970-х в ДКБ Антонова створювалися транспортні літаки з турбореактивними двигунами – **Ан-72** та **Ан-74**, – які й сьогодні є незамінними у віддалених районах, де немає бетонуваних аеродромів.

У 1982 році київське конструкторське бюро запропонувало світу нову сенсацію – супер-важкий дальній військово-транспортний літак-богатир **Ан-124** «Руслан». Знаменитий літак є найбільшим серійним вантажним літаком у світі. Усього було побудовано 55 літаків. У 1985 році на літаку АН-124 «Руслан»

було встановлено 21 рекорд світу, у тому числі з вантажопідйомності (171 219 кг на висоту 10 750 м), а 6 травня 1987 року був встановлений світовий рекорд дальності перельоту замкнутих маршрутом.

Літаки Ан-124 використовуються для перевезення локомотивів, яхт, фюзеляжів літаків і багатьох інших великогабаритних вантажів. Ан-124 має систему присідання опор шасі, що дозволяє легко здійснювати завантаження. «Руслан» – останній літак, що був розроблений під безпосереднім керівництвом Олега Антонова.



Генерального конструктора не стало 4 квітня 1984 року.

Майже піввіку очолював О.К. Антонов у столиці України спочатку невеличкий, а з роками – багатотисячний колектив конструкторів, проєктувальників, інженерів, але ніколи не адміністрував у ньому, а був з ними нарівні творцем. Талановитий конструктор випереджав епоху не тільки



технічними оваціями: стосунки у своєму великому ДКБ він будував на принципах взаємоповаги й професіоналізму. Він не боявся влади й не раз захищав колег від її нападів. Приміром, у 1982 році разом з відомими льотчиками виступив за відновлення доброго імені Ігоря Сікорського.

Тому в цьому колективі, у якому естафету О.К. Антонова продовжують його талановиті учні, не згасали ніколи іскри дерзновенних ідей, не пригнічувались ініціатива й пошук. Тому й створив він такі прекрасні літаки, котрі вірно й надійно служили й служитимуть конкретним людям і всьому людству. Антонов не боявся оточувати себе сильними людьми – і його конструкторське бюро лишилося жити й після відходу свого творця.

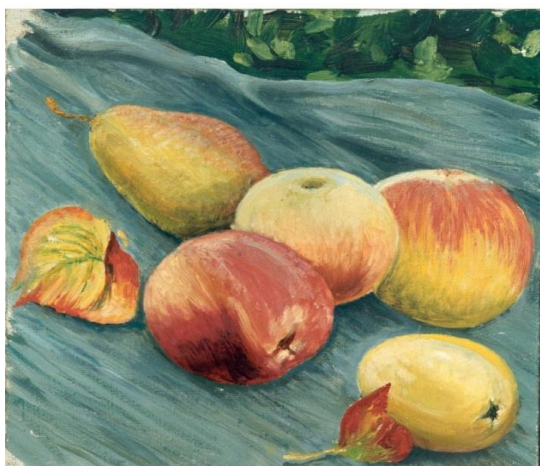
О.К. Антонову належать 72 авторських свідоцтва на винаходи та 10 міжнародних патентів. Він є автором кількох книг («На крилах з дерева і полотна», «Десять разів спочатку», «Для всіх і для себе») та більш ніж 200 наукових та науково-популярних публікацій, присвячених проблемам конструювання, ергономіки, екології, технічної естетики, економіки, культури й мистецтва.

Авіаконструктор був тричі в шлюбі, мав чотирьох дітей. Коли народилася молодша донька, Олегові Костянтиновичу було за 60. Він вів активний спосіб життя, завжди робив зарядку, влітку грав у теніс, взимку катався на лижах на київських пагорбах.



Олег Антонов був багатогранною талановитою особистістю. Свій творчий потенціал він зміг виявити не тільки в авіації, а й у мистецтві. А саме в живописі. Йому належить багато художніх, написаних в імпресіоністичній манері, картин. «Якби я не став конструктором, то став би

художником», – говорив О.К. Антонов. За його словами, вміння малювати — важлива професійна навичка досвідченого конструктора.



За ініціативою О.К. Антонова й за його безпосередньою участю в 1981 році в Києві Спільною художників України була організована виставка «Вчені малюють», яка поклала початок розвитку антонівської ідеї розкриття багатогранності особистостей.



Оригінали живописних творів О. Антонова можна побачити в Народному музеї ДП «АНТОНОВ».

У 1997 Національна академія наук України заснувала премію НАН України імені Олега Костянтиновича Антонова, яку вручають відділенням механіки НАН України за видатні досягнення в галузі технічної механіки та літакобудування.

У 1999 році в Міжнародний аерокосмічний зал слави аерокосмічного музею (Сан-Дієго, штат Каліфорнія, США) внесли ім'я Олега Антонова за видатні досягнення у створенні літаків.

Його ім'ям у 2003 році названа мала планета № 14317 (діаметром 3 км), відкрита вченими Кримської обсерваторії.

У 2016 році Державному музею авіації України присвоєно ім'я О.К. Антонова.

Міжнародна авіаційна федерація (FAI) запровадила диплом імені Олега Антонова у сфері авіамоделювання.

Пропонуємо переглянути:

1. "Олег Антонов - человек неба" – Документальный фильм// <https://www.youtube.com/watch?v=ORmgoyiaUn0>
2. День в історії. Народився авіаконструктор Олег Антонов// <https://www.youtube.com/watch?v=XZzU2xy8JyA>
3. Истории города. Олег Антонов - скульптор самолетов// <https://www.youtube.com/watch?v=nHvAIjly3t8>

Перелік використаної літератури

1. Сергій Грабовський “Країна Інкогніта”. Олег Антонов// <https://www.radiosvoboda.org/a/910976.html>
2. Софія Плєсак Цього дня народився Олег Антонов: що варто знати про відомого українського авіаконструктора// <https://armyinform.com.ua/army-authors/sofiya-plesak>
3. Михайло Сорока Найпотужніші у світі літаки Олега Антонова починалися зі скромної «Аннушки»// <https://www.ukrinform.ua/rubric-technology/2297683-najpotuznisi-u-sviti-litaki-olega-antonova-pocinalisa-zi-skromnoi-annuski.html>
4. Л.Е. Ивасенко Небесные яхты Антонова// <https://www.krainaz.org/2017-02/218-yacht-an>
5. Дарья Тарусова Олег Константинович Антонов (1906-1984)// <https://un-sci.com/ru/2019/04/20/oleg-konstantinovich-antonov-1906-1984>
6. Ирина Клещова Малював і писав вірші. Невідомі факти про авіаконструктора Антонова// <https://gazeta.ua/articles/science/malyuvav-i-pisav-virshi-nevidomi-fakti-pro-aviakonstruktora-antonova/95047>
7. Про Антонова – Кабінет-музей імені Антонова// <http://www.antonov-museum.nau.edu.ua/about-antonov>
8. Станіслав Цалик Блог історика: 1956. Як з'явився перший київський літак Олега Антонова// https://www.bbc.com/ukrainian/blogs/2016/02/160210_blog_history_antonov_ms