



15 ноября 2014 года исполняется 100 лет со дня рождения известного советского ученого, заслуженного деятеля науки Украины, действительного члена (академика) Академии наук Украины, Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской и Государственных премий СССР, депутата Верховного Совета СССР (1984-1989 гг.), Генерального конструктора (1968-1989 гг.) авиационных двигателей Владимира Алексеевича Лотарева.

Владимир Алексеевич стоял у самых истоков создания ОКБ в г. Запорожье, Украина, начиная с 1945 года. После окончания Харьковского авиационного института в 1939 г., получив конструкторский и организаторский опыт работы в серийно-конструкторском отделе завода № 29 (г. Запорожье, а в дальнейшем г. Омск), 30 августа 1945 года В.А. Лотарев был переведен в г. Запорожье во вновь образованное опытно-конструкторское бюро № 478 на должность ведущего конструктора по дальнейшей доводке мотора М-26 и его модификаций. Уже с марта 1946 года В.А. Лотарев назначается заместителем главного конструктора ОКБ – Александра Георгиевича Ивченко, основателя ОКБ в г. Запорожье. Долгие годы Владимир Алексеевич был фактически правой рукой А.Г. Ивченко, на него возлагались самые сложные технические задачи.

В 1968 году В.А. Лотарев назначен главным конструктором – руководителем Запорожского ордена Ленина машиностроительного конструкторского бюро «Прогресс». В 1981 году В.А. Лотареву присвоено звание Генерального конструктора авиационных двигателей.

Такие качества В.А. Лотарева, как высокий профессионализм, самоотдача, верность порученному делу, требовательность к подчинённым, умение постоянно поддерживать в коллективе состояние высокого творческого напряжения, позволили предприятию выйти на новый виток развития в деле создания сложных наукоемких проектов отечественного двигателестроения.

За время работы на ответственных должностях В.А. Лотарев внес исключительно значимый вклад в науку конструирования, доводки и промышленного производства новых образцов авиационных двигателей.

За успешную деятельность в области создания авиационной техники В.А. Лотарев удостоен:

— в 1948 году – Государственной (Сталинской) премии за разработку вертолетного двигателя АИ-26В (для вертолета Ми-1);

— в 1960 году – Ленинской премии за создание самолета Ил-18 с двигателями АИ-20;

— в 1976 году – Государственной премии за разработку и внедрение генератора инертных газов (ГИГ-4) для ликвидации пожаров и предупреждения взрывов в шахтах.

За большие заслуги перед Родиной А.В. Лотареву в 1974 году было присвоено звание Героя Социалистического Труда, а в 1984 году – Заслуженного деятеля науки Украины.

Также Владимир Алексеевич награжден орденами: Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды – и медалями: «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

Запорожское машиностроительное конструкторское бюро «Прогресс» при непосредственном участии и руководстве (с 1968 года) В.А. Лотарева осуществило разработку, доводку, внедрение в народное хозяйство и Вооруженные Силы страны большого количества авиационных двигателей.

К числу этих объектов относятся:

— семейство поршневых самолетных двигателей АИ-10, АИ-12, АИ-14Р для учебно-тренировочных самолетов Яковлева и легких многоцелевых транспортных самолетов Антонова;

— семейство поршневых и газотурбинных вертолетных двигателей: АИ-4В, АИ-26В, АИ-14В, АИ-7, АИ-24В, ТВ-2ВК, которые устанавливались на вертолеты Братухина, Камова, Миля, Яковлева;

— семейство пусковых авиационных двигателей: ТС-12Ф, АИ-2МК, АИ-8, АИ-9, АИ-9В, многие из которых и по настоящее время применяются на самолетах Антонова, Бериева, Ильюшина, Туполева, Яковлева и на большинстве вертолетов Миля и Камова;

— семейство мощных маршевых турбовинтовых двигателей в классе мощностей 4000...5200 л.с.: АИ-20К, АИ-20Д, АИ-20М для пассажирских самолетов Ан-10, Ил-18, военно-транспортных – Ан-8, Ан-12, самолетов специального назначения Ан-32, Ил-20, Ил-22, Ил-38 и гидросамолета Бе-12;

— семейство маршевых турбовинтовых двигателей АИ-24 в классе мощностей 2400...2550 л.с., установленных на самолетах различного назначения: Ан-24, Ан-26, Ан-30.

Создано семейство двигателей промышленного назначения: на основе двигателей АИ-20 и АИ-24 – газотурбинные приводы для скоростных судов на подводных крыльях «Тайфун» и «Буревестник», судов на воздушной подушке «Сормович», для буровых установок и передвижных электростанций; на основе двигателя АИ-8 – приводы для установки тушения пожаров в закрытых помещениях ГИГ-4 (генератора инертных газов) и для аэродромного пускового агрегата.

Как дальновидный ученый и конструктор-новатор В.А. Лотарев еще в начале 70-х годов предвидел перспективность турбореактивных двигателей с высокой степенью двухконтурности, вопреки мнению авиационных научных кругов СССР того времени, которые только обсуждали целесообразность создания двигателей такой схемы. Так были созданы:

— двухконтурный турбореактивный двигатель АИ-25 с тягой 1500 кгс – первый в СССР двигатель со степенью двухконтурности более 1 для уникального пассажирского самолета местных воздушных линий Як-40, который на протяжении нескольких десятилетий широко эксплуатировался в системе пассажирских перевозок и до сих пор входит в состав ряда авиакомпаний;

— двухконтурный турбореактивный двигатель АИ-25ТЛ с тягой 1720 кгс для учебно-тренировочного самолета чехословацкой разработки L-39 – универсального самолета для первичного обучения летного состава, который разрабатывался по межправительственному соглашению в рамках СЭВ;

— двухконтурный турбореактивный двигатель ДВ-2 с тягой 2200 кгс для модифицированного учебно-тренировочного самолета L-59.

Проявив инициативу и настойчивость, В.А. Лотарев добился правительственного постановления на создание двигателя Д-36 с тягой 6500 кгс для пассажирского самолета Як-42 – первого в СССР двигателя с высокой степенью двухконтурности, который явился базой для создания в последующем целого ряда модификаций для самолетов Ан-72 и Ан-74 как гражданского, так и военного применения. Реализованный проект двигателя Д-36 явился с точки зрения науки «про-

рывным» проектом достижения нового уровня экономических и эксплуатационных характеристик самолетов.

Двигатель Д-36 стал основой для создания самого мощного в мире вертолетного ГТД Д-136 мощностью 11400 л.с. для тяжелого военно-транспортного вертолета Ми-26, не имеющего мировых аналогов по своей грузоподъемности.

Приобретая огромный конструкторский, технологический и производственный опыт при реализации проекта двигателя Д-36, предприятие приступило в конце 70-х годов к разработке широкомасштабного проекта ТРДД с высокой степенью двухконтурности Д-18Т для тяжелого стратегического военно-транспортного самолета Ан-124 «Руслан». Двигатель создавался в СССР впервые, равно как и 4-двигательный самолет уникальной размерности и грузоподъемности. Твердая убежденность Генерального конструктора самолета О.К. Антонова и генерального конструктора двигателя В.А. Лотарева в том, что проект осуществим на основе достигнутого коллективами научного и инженерного опыта, привела к воплощению в жизнь столь сложного и грандиозного проекта. Двигатель стал самым мощным (тягой 23400 кгс), созданным в СССР, двухконтурным турбореактивным двигателем, и в дальнейшем также был установлен на сверхтяжелом военно-транспортном самолете Ан-225 «Мрия».

Создание таких уникальных двигателей потребовало существенно реконструировать экспериментальную базу предприятия. Была введена в строй новая мощная испытательная станция, механосборочный и производственно-лабораторный корпуса с большим количеством стендов и установок для поузловой доводки двигателей.

Ярким примером дальновидности В.А. Лотарева по вопросу развития авиадвигателестроения на дальнюю перспективу было решение о разработке в середине 80-х годов проекта турбовинтовентиляторного двигателя Д-27 для среднего военно-транспортного самолета Ан-70 с уникальными взлетно-посадочными характеристиками.

Проект прошел трудную дорогу, однако был завершён успешным проведением совместных российско-украинских государственных испытаний в 2012 году. Двигатель Д-27 до сих пор не имеет аналогов в мировом авиадвигателестроении.

Огромное значение Генеральный конструктор В.А. Лотарев придавал развитию и приумножению интеллектуального и промышленного потенциалов предприятия – как основы для успешной и плодотворной работы коллектива на долгосрочный период.

За время руководства предприятием В.А. Лотарев создал сильный и дееспособный творческий коллектив, накопивший большой опыт и знания в области создания сложной техники и получивший международное признание как полноценный и равноправный разработчик авиационных двигателей различного назначения.

Разработка сложных и наукоемких проектов в 70-х и 80-х годах укрепила и углубила основы собственной научно-конструкторской школы проектирования и создания газотурбинных двигателей, фундамент которой был заложен основоположником предприятия А.Г. Ивченко и которая получила новый виток своего развития под руководством его преемника В.А. Лотарева.

За большие научные достижения в области создания авиационных двигателей В.А. Лотареву в 1971 году была присуждена ученая степень доктора технических наук; в 1976 году он был избран членом-корреспондентом Академии наук Украины, в 1982 году Решением Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР ему было присвоено ученое звание профессора по специальности «конструкция и прочность авиадвигателей», а в 1985 году В.А. Лотарев был избран действительным членом Академии наук Украины. Владимир Алексеевич в

своем научном багаже имел около 130 авторских свидетельств на изобретения в области авиационной техники и печатные труды по этой же тематике.

Выдающийся ученый, талантливый инженер и руководитель В.А. Лотарев на определенном историческом этапе внес огромный вклад в становление ЗМКБ «Прогресс» как крупного и авторитетного предприятия – разработчика авиационных двигателей, известных во всем мире.