

Довідка
про науково-технічну діяльність

ЛОТАРЄВА ВОЛОДИМИРА ОЛЕКСІЙОВИЧА



Відомий радянський вчений, генеральний конструктор авіаційних газотурбінних двигунів, доктор технічних наук, академік НАН України Володимир Олексійович Лотарєв народився 15 листопада 1914 року в м. Шахти Ростовської області в родині робітника.

Трудову діяльність Лотарєв В.О. почав в 1930 році, працюючи в ремонтних майстернях м. Шахти електрообмотувальником.

Вищу технічну освіту Володимир Олексійович Лотарєв одержав у Харківському авіаційному інституті, закінчивши на відмінно факультет двигунобудування в 1939 році.

В 1939 році Лотарєв В.О. поступив на завод № 29 авіаційного моторобудування в м. Запоріжжя інженером-конструктором і працював конструктором 1 категорії, начальником конструкторської бригади, провідним конструктором, заступником начальника серійно-конструкторського бюро, беручи участь у випуску двигунів для бойових літаків ЛА-5 і Ту-2.

З 1945 р. Лотарєв В.О. працював заступником головного конструктора, першим заступником головного конструктора ДКБ - 478.

В 1968 році Лотарєв В.О. призначений головним конструктором - керівником Запорізького ордена Леніна машинобудівного конструкторського бюро «Прогрес». В 1981 році йому присвоєне звання Генерального конструктора авіаційних двигунів.

За час роботи на відповідальних конструкторських посадах В.О.Лотарєв зробив винятково значимий внесок у науку конструювання, доведення й промислового виробництва нових зразків авіаційних двигунів.

За успішну діяльність в галузі створення авіаційної техніки В.О. Лотарєву присуджені:

— в 1948 році Державна премія за розробку вертольотного двигуна АИ-26В;

— в 1960 році Ленінська премія за створення літака Іл-18 із двигунами АИ-20;

— в 1976 році Державна премія за розробку й впровадження генераторів інертних газів для ліквідації пожеж і попередження вибухів у шахтах.

За великі заслуги перед Батьківщиною Лотарєву В.О. в 1974 році було присвоєне звання Героя Соціалістичної Праці.

Він нагороджений орденами: Леніна, Жовтневої революції, Трудового Червоного Прапора, Червоної Зірки й медалями: «За доблесну працю у Великій Вітчизняній війні 1941-1945 р.г.», «За доблесну працю. З нагоди 100-річчя від дня народження В.И. Леніна».

Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» під керівництвом Лотарєва В.О. здійснило розробку, доведення, впровадження в народне господарство й Збройні Сили країни великої кількості авіаційних двигунів, кожний з яких перебував на найвищому рівні технічного прогресу.

До числа цих об'єктів відносяться:

- сімейство поршневих авіаційних двигунів для літаків і вертольотів різного призначення, які широко вироблялись та використовувались у різних галузях народного господарства в 50-х і 60-х роках, деякі з них перебувають в експлуатації дотепер;

- сімейство пускових авіаційних двигунів і бортових енергетичних установок, використовуваних на літаках як цивільного, так і військового призначення;
- сімейство маршових турбогвинтових двигунів, створених на базі двигуна АІ-20 у класі потужностей 4000 ÷ 5200 к.с., які встановлені на різних пасажирських, військово-транспортних і спеціальних літаках: Іл-18, Ан-8, Ан-10, Ан-12, Іл-38, Бе-12, Ан-32;
- сімейство маршових турбогвинтових двигунів АІ-24 у класі потужностей 2400 - 2550 к.с., встановлених на літаках різного призначення: Ан-24, Ан-26, Ан-30;
- двоконтурний турбореактивний двигун АІ-25 для унікального пасажирського літака місцевих повітряних ліній Як-40, що протягом декількох десятиліть широко експлуатувався в системі пасажирських перевезень і дотепер входить до складу ряду авіакомпаній;
- двоконтурний турбореактивний двигун АІ-25ТЛ для учбово-тренувального літака чехословацької розробки L-39 - універсального літака для первинного навчання льотного складу;
- двоконтурний турбореактивний двигун з високим ступенем двоконтурності Д-36 для пасажирського літака Як-42 і військово-транспортних літаків Ан-72 і Ан-74, що знаходяться на озброєнні ВПС ряду країн. Реалізований у середині 70-х років проект двигуна Д-36 з'явився з погляду науки «проривним» проектом досягнення нового рівня економічних і експлуатаційних характеристик літаків;
- самий потужний у світі вертолітний ГТД Д-136 для важкого військово-транспортного вертольота Мі-26, що не має світових аналогів по своїй вантажопідйомності. Вертоліт знаходиться на озброєнні ВВС ряду країн, а також використовується в системі МНС;
- самий потужний, створений в СРСР, двоконтурний турбореактивний двигун з високим ступенем двоконтурності Д-18Т, встановлений на надважких військово-транспортних літаках Ан-124 «Руслан» і Ан-225 «Мрія».

Як далекоглядний учений і конструктор-новатор В.О. Лотарев ще на початку 70-х років передбачав перспективність турбореактивних двигунів з високим ступенем двоконтурності всупереч думці авіаційних наукових кіл СРСР того часу, які тільки обговорювали доцільність створення двигунів такої схеми.

Виявивши ініціативу й наполегливість, він домогся урядової постанови на створення двигуна Д-36 - першого в СРСР двигуна з високим ступенем двоконтурності, що став базою для створення надалі цілого ряду модифікацій для різних літаків як цивільного, так і військового призначення.

Здобувши величезний конструкторський, технологічний і виробничий досвід при реалізації проекту двигуна Д-36 підприємство приступило наприкінці 70-х років до розробки широкомасштабного проекту ТРДД із високим ступенем двоконтурності Д-18Т для важкого стратегічного військово-транспортного літака Ан-124 «Руслан». Двигун створювався в СРСР уперше, так само як літак з 4-ма двигунами унікальної розмірності й вантажопідйомності. Тверда переконаність Генерального конструктора літака О.К. Антонова й генерального конструктора двигуна В.О. Лотарева в тому, що проект здійснений на основі досягнутого колективами наукового й інженерного досвіду, призвела до втілення в життя настільки складного й грандіозного проекту.

Сьогодні необхідність і доцільність створення двигунів з високим ступенем двоконтурності є незаперечною аксіомою, ними оснащені всі створювані пасажирські й транспортні літаки будь-якої розмірності.

Пріоритет у практичній реалізації проектів двигунів з високим ступенем двоконтурності, безумовно, належить українській авіадвигунобудівній промисловості й, у першу чергу, її лідерові протягом багатьох років - Генеральному конструкторові В. О. Лотареву.

Яскравим прикладом далекоглядності В.О. Лотарева щодо питання розвитку авіадвигунобудування на далеку перспективу було рішення про розробку в середині 80-х років проекту турбогвинтовентиляторного двигуна Д-27 для середнього

військово-транспортного літака Ан-70 з унікальними злітно-посадочними характеристиками.

Проект пройшов важку дорогу, однак був завершений успішним проведенням спільних російсько-українських державних випробувань в 2012 році. Двигун Д-27 дотепер не має аналогів у світовому авіадвигунобудуванні.

За час керівництва підприємством В.О. Лотарев створив сильний і дієздатний творчий колектив, що накопичив великий досвід і знання в галузі створення складної техніки й здобув міжнародне визнання як повноцінний і рівноправний розробник авіаційних двигунів різного призначення.

Величезне значення Генеральний конструктор надавав розвитку й зростанню інтелектуального й промислового потенціалів підприємства - як основи для успішної й плідної роботи колективу на довгостроковий період.

Професіоналізм і відповідальність конструкторів, технологів, виробничників, строге дотримання технологічної дисципліни у всіх сферах діяльності, вірність дорученій справі - от основні принципи кадрової політики проведеної В.О. Лотаревим.

До кінця 80-х років ЗМКБ «Прогрес» представляв згуртований, професійно сильний колектив, що дозволило йому з найменшими втратами пережити економічну кризу початку 90-х років.

Розробка складних і наукомістких проектів в 70-х і 80-х роках зміцнила й поглибила основи власної науково-конструкторської школи проектування й створення газотурбінних двигунів, фундамент якої був закладений основоположником підприємства О.Г.Івченко, та яка одержала новий виток свого розвитку під керівництвом його наступника В. О. Лотарева.

Характерною рисою запорізької інженерної методології проектування завжди було глибоке пророблення всіх газодинамічних і конструкторських рішень та їхня оптимізація з метою забезпечення: абсолютної безпеки, високої надійності, ресурсу, економічності, експлуатаційної й виробничої технологічності, відповідності сучасним міжнародним нормам льотної придатності.

Надзвичайно важливою інженерною й економічною концепцією, якою керувалися конструктори ЗМКБ «Прогрес» був розгляд при розробці будь-якого нового проекту двигуна можливості його подальшого розвитку, створення на його базі різних модифікацій для різних типів літальних апаратів і енергетичних установок наземного призначення.

Так у різні часи в стислий термін була створена ціла гама модифікованих варіантів на основі базових двигунів: АІ-20, АІ-24, АІ-25, АІ-9, Д-36, що не тільки поліпшували істотно льотно-технічні характеристики літальних апаратів, на яких були встановлені, але й переходили в категорії інших типів і призначення (вертолітні, пілотажні, приводи енергоустановок). Глибокі модифікації двигуна Д-36 затребувані до теперішнього часу й встановлені на літаках: Ан-148, Ан-158, Бе-200, Ту-334.

За великі наукові досягнення в галузі створення авіаційних двигунів В.О. Лотареву в 1971 році був присуджений учений ступінь доктора технічних наук; в 1976 році він був вибраний членом-кореспондентом Академії наук УРСР, в 1982 році Рішенням Вищої атестаційної комісії при Раді Міністрів СРСР йому було присвоєно вчене звання професора за фахом конструкція й міцність авіадвигунів, а в 1985 році В.О. Лотарев був вибраний дійсним членом Академії наук України.

Видатний учений, талановитий інженер і керівник, доктор технічних наук, дійсний член Національної Академії наук УРСР, Генеральний конструктор В.О. Лотарев на певному історичному етапі діяльності ЗМКБ «Прогрес» зробив величезний вклад у його розвиток і становлення як авторитетного підприємства-розробника авіаційних двигунів, а також у зміцнення на Україні такої високотехнологічної галузі промисловості як авіадвигунобудування.

Завдяки титанічним зусиллям Генеральних конструкторів О.Г.Івченко, В.О. Лотарева, Ф.М. Муравченко та їх послідовника Генерального конструктора І.Ф. Кравченко бренд ДП «Івченко-Прогрес» відомий усьому світу.

В.А. Лотарев в ЦИАМ среди членов комиссии по Д-18