



ЛОТАРЕВ ВЛАДИМИР АЛЕКСЕЕВИЧ

ГП "Ивченко-Прогресс":

Игорь Федорович Кравченко, генеральный конструктор, руководитель
Сергей Владимирович Дмитриев, начальник ОНТИ

ЛОТАРЕВ Владимир Алексеевич (родился 15 ноября 1914 в г. Шахты, Ростовская область - скончался 20 июля 1994) - советский ученый-конструктор, академик Академии наук Украины (1985), Герой Социалистического Труда (1974), лауреат Ленинской премии (1960), Сталинской премии (1948), Государственной премии СССР (1976), заслуженный деятель науки Украины (1984), депутат Верховного Совета СССР (1984-1989); специалист по авиационным двигателям

Владимир Алексеевич Лотарев родился 15 ноября 1914 года в г. Шахты Ростовской области в семье рабочего. Трудовую деятельность начал в 1930 году, работая в ремонтных мастерских г. Шахты электрообмотчиком.

После окончания средней школы Владимир Алексеевич получил высшее техническое образование, обучаясь сначала в Новочеркасском, а затем в Харьковском авиационном институте.

Окончив в 1939 году с отличием факультет двигателестроения, В.А. Лотарев поступил на завод № 29 авиационного моторостроения имени Баранова в г. Запорожье инженером-конструктором.

Конструкторский талант Владимира Алексеевича был вскоре замечен руководством и он стал быстро расти по служебной лестнице. На Лотарева возложили руководство ответственным участком в группе редукторов, переведа на должность конструктора 1 категории. Затем его назначили начальником конструкторской группы по доводке опытных моторов М-89 мощностью 1300 л.с., устанавливаемых на бомбардировщик Ил-4. Владимир Алексеевич также участвовал в создании нового двигателя М-90 мощностью 2000 л.с. для самолетов Сухого, но полностью проявить конструкторские способности В.А. Лотареву помешала Великая Отечественная война. Эвакуация завода №29 в город Омск не позволила в намеченный срок завершить доводку двигателя М-90.

С сентября 1941 года в должности начальника конструкторской бригады Лотарев участвовал в налаживании серийного выпуска нового двигателя М-88Б мощностью 1100 л.с. для дальних ДБ-3, Ил-4 и легких бомбардировщиков Су-2, а с 1943 года в освоении нового поршневого мотора АШ-82ФН (А.Д. Швецова) мощностью 1700 л.с. для бомбардировщиков Ту-2, Пе-2, истребителей Ла-5, Ла-7, транспортных самолетов Ил-12, Ил-14, одновременно вел разработку новых конструкций.



В.А. Лотарев в Париже - участник авиакосмического салона

С сентября 1944 года Владимир Алексеевич работал в серийно-конструкторском отделе завода в качестве ведущего конструктора по двигателю М-26 и заместителем начальника серийно-конструкторского бюро. На этой должности отвечал за повышение надежности серийных двигателей М-88Б, АШ-82ФН. При непосредственном участии ведущего конструктора Лотарева был спроектирован, изготовлен и сдан на государственные испытания мотор средней мощности М-26 (500 л.с.).

К концу войны в конструкторском отделе завода № 29 сформировалась творческая группа талантливых инженеров: А.Г. Ивченко, В.А. Лотарев, А.М. Анашкин, А.К. Пантелеев, К.М. Валик, А.Е. Долгий. Впоследствии они составили ядро нового опытно-конструкторского бюро в Запорожье.

30 августа 1945 года В.А. Лотарев был переведен в город Запорожье во вновь образованное ОКБ завода № 478 (г. Запорожье) на должность ведущего конструктора по дальнейшей доводке мотора М-26 и его модификаций. В марте 1946 года он назначается заместителем главного конструктора ОКБ - Александра Георгиевича Ивченко. Долгие годы Владимир Алексеевич был фактически правой рукой А.Г. Ивченко, на него были возложены самые сложные технические задачи. В коллективе его уважали за колоссальные знания и опыт, на его авторитет можно было всегда положиться. В 1963 году В.А. Лотарев назначили главным конструктором Государственного союзного ОКБ № 478 (образовано из ОКБ-478 в 1957 году).

В 1966 году Государственное союзное ОКБ № 478 преобразовано в Запорожское ордена Ленина машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" и в 1968 году Лотарев В.А. назначен его главным конструктором - руководителем. В 1981 году ему присвоено звание Генерального конструктора авиационных двигателей.

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 генераторов инертных газов (ГИГ-4) для ликвидации пожаров и предупреждения взрывов в шахтах.

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

Также Владимир Алексеевич награжден орденами: Ленина, Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени, Крас-



В.А. Лотарев и главный конструктор самолетов О.К. Антонов в рабочем кабинете



В.А. Лотарев представляет проект нового турбовального двигателя Д-136 членам государственной комиссии

ной Звезды и медалями: "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 г.г.", "За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина".

Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" под руководством Лотарева В.А. осуществило разработку, доводку, внедрение в народное хозяйство и Вооруженные Силы страны большого количества авиационных двигателей, каждый из которых находился на самом высоком уровне технического прогресса.

К числу этих объектов относятся:

- Семейство поршневых самолетных двигателей АИ-10, АИ-12, АИ-14Р для учебно-тренировочных, боевых и легких многоцелевых транспортных самолетов Як-12, Як-18, Як-20, Ан-14.

- Семейство поршневых и газотурбинных вертолетных двигателей: АИ-4В, АИ-26В, АИ-14В, АИ-7, АИ-24В, ТВ-2ВК, которые устанавливались на вертолеты Б-5, Б-9, Б-10, Б-11, Ка-10, Ка-15, Ка-18, Ка-26, Ми-1, Ми-7, Ми-8, Як-100 и многоцелевом транспортном винтокрыле Ка-22.

- Семейство пусковых авиационных двигателей: ТС-12Ф, АИ-2МК, АИ-8, АИ-9, АИ-9В, которые применяются на самолетах Ан-8, Ан-10, Ан-22, Бе-12, Ил-18, Ту-95, Ту-114, Як-40 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 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.

- Семейство двигателей наземного назначения: газотурбинные приводы (ГТП) АИ-23С-1 и АИ-20С для скоростных су-

дов на подводных крыльях "Тайфун" и "Буревестник", судов на воздушной подушке "Сормович", пусковой двигатель АИ-8 для аэродромного пускового агрегата АПА-8 и для запуска маршевых двигателей СПК "Сормович", двигатель АИ-8С для разбрызгивания ядохимикатов на сельскохозяйственном самолете Ан-2М, ГТП АИ-8П для установки тушения пожаров в закрытых помещениях ГИГ-4 (генератора инертных газов), ГТП АИ-23, АИ-23У, АИ-23СГ для буровых установок, ГТП АИ-21 для газотурбинных установок ГТУ-1000 передвижных электростанций 5Э41.

- 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 Л-39 - универсального самолета для первичного обучения летного состава, который разрабатывался по межправительственному соглашению в рамках СЭВ.

- Двухконтурный турбореактивный двигатель ДВ-2 (Д - река Днепр, В - река Влтава) с тягой 2200 кгс для модифицированного учебно-тренировочного самолета Л-59 (Л-39МС).

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.

Проявив инициативу и настойчивость, он добился правительственного постановления на создание двигателя Д-36 мощностью 6500 л.с. для пассажирского самолета Як-42 - первого в



В.А. Лотарев и министр авиапромышленности СССР П.В. Дементьев в сборочном цехе



В.А. Лотарев подписывает Акт госиспытаний ТРДД Д-18Т, 1986 г.

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. Конструкция двигателя впервые в СССР была выполнена в трехвальной схеме с широким применением титана и прогрессивных конструкторских, технологических и металлургических новинок. Также впервые в отечественном двигателестроении двигатель выполнен по модульной схеме, такая конструкция узлов позволяет осуществлять контроль за состоянием всех важных деталей в процессе эксплуатации. Это создало принципиальную возможность перехода от ремонтов с фиксированными межремонтными ресурсами к эксплуатации по состоянию с заменой модулей двигателя в условиях эксплуатации. Реализованный проект двигателя Д-36 явился с точки зрения науки "прорывным" проектом достижения нового уровня экономических и эксплуатационных характеристик самолетов.

На основе Д-36 стал создан самый мощный в мире (11 400 л.с.) вертолетный ПТД Д-136 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 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 привело к воплощению в жизнь столь сложного и грандиозного проекта. Двигатель стал самым мощным (тягой 23 400 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 требовало 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 полузловой 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.

За время своего 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.

Огромное значение Генеральный конструктор придавал развитию и преумножению интеллектуального и промышленного потенциалов предприятия - как основы для успешной и плодотворной работы коллектива на долгосрочный период.

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 приемника В.А. Лотарева.



Секретарь ЦК компартии Словакии Ленарт знакомится с предприятием, 1984 г.

Характерной особенностью запорожской инженерной методологии проектирования всегда являлась глубокая проработка всех газодинамических и конструкторских решений и их оптимизация с целью обеспечения: абсолютной безопасности, высокой надежности, ресурса, экономичности, эксплуатационной и производственной технологичности, соответствия современным международным нормам летной годности.

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, доктор технических наук, действительный член Национальной Академии наук Украины, Генеральный конструктор В.А. Лотарев на определенном историческом этапе деятельности ЗМКБ "Прогресс" внес огромный вклад в его развитие и становление как крупного и авторитетного предприятия-разработчика авиационных двигателей, а также совместно с коллективом завода "Мотор Сич" в укреплении на Украине такой высокотехнологичной отрасли промышленности как авиадвигателестроение.

Благодаря титаническим усилиям В.А. Лотарева и его приемника генерального конструктора Ф.М. Муравченко ГП "Ивченко-Прогресс" известен всему миру.

В настоящее время, объединившись под одно крыло корпорации "НПО "А. Ивченко", предприятия - "Ивченко-Прогресс" и "Мотор Сич" успешно работают на мировом авиационном рынке, совместно создавая и предлагая продукцию наивысшего качества на благо развития мировой авиации.



Двигатель Д-18Т на фоне самолёта Ан-124 "Руслан"