**РЕФЕРАТ**

НА ТЕМУ:



***“АНТОНОВ – ВЕЛИКИЙ КОНСТРУКТОР”***

Народився в селі Троїці (зараз Московської області). Закінчив Ленінградський політехнічний інститут (1930 р.). Працював головним конструктором заводу, дослідно-конструкторських бюро. З 1962 р. — генеральний конструктор літако-будування. Професор Харківського авіаційного інституту (1976 р.).  
  Автор наукових робіт з питань планеризму, літакобудування. Під його керівництвом створено велику кількість навчальних, транспортних та спортивних планерів і літаків, у тому числі поршневі літаки Ан-2 і Ан-14, турбогвинтові літаки Ан-10, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, турбогвинтові літаки Ан-12 і Ан-22 («Антей»), реактивний Ан-72, цільнометалеві спортивні планери А-11, А-13, А-15.  
  Захопився О.К.Антонов авіа-цією з дитинства. Почав він, як і численні авіаконструктори, з конструювання планерів. Перший його планер «Голуб», зроблений з фанери і водопровідних труб у 1924 р., було відзначено грамотою за оригінальну і гарну конструкцію. Це зміцнило бажання будувати нові літальні апарати. Олег Костянтинович згадував, що, навчаючись у Ленінградському політехнічному інституті, «пік планери як млинці». Проекти молодого конструктора, що з’являлися один за одним, вирізнялися сміливістю та оригінальністю, завойовували загальне визнання.  
  Після закінчення інституту О.К.Антонов одержує направлення до Москви для організації Центрального бюро планерних конструкцій та налагоджування їх серійного виробництва. Тут він побудував планери, що зіграли видатну роль у становленні планеризму.   
  В 1933 р. 27-річний О.К.Антонов — головний конструктор планерного заводу в Тушино (Москва).   
  Тут він створив близько 30 типів безмоторних літальних апаратів, на яких було встановлено численні світові рекорди. На випущених   
  заводом планерах, що надходили у всі аероклуби СРСР, проходили підготовку майбутні авіатори і ставилися численні аеродинамічні   
  експерименти.  
  У роки Великої Вітчизняної війни планери О.К.Антонова отримали несподіване широке застосування. Більш як 600 транспортно-десантних планерів А-7 регулярно доставляли солдатів, техніку, бойове спорядження на різних ділянках фронту, широко використовувались для допомоги партизанам. Недаремно Олега Костянтиновича було нагороджено медаллю «Партизану Вітчизняної війни» першого ступеня.  
  До безмоторних апаратів О.К.Антонов зберіг прихильність на все життя. Завдяки їм, за словами Б.Є.Патона, «він став великим конструктором великої авіації».   
  Він будував планери і дельтаплани майже до кінця свого життя. Однак головною його справою стали літаки. Особисто О.К.Антоновим і під його керівництвом виконано більш як 50 конструкторських розробок, спроектовано і побудовано десятки літаків різноманітного класу і призначення.  
  У серпні 1947 р. здійснено перший зліт знаменитого первістка і довгожителя О.К.Антонова — Ан-2. З 1949 р. Ан-2 будується серійно. Іншого такого прикладу світова практика не знає. Задуманий як сільськогосподарський, Ан-2 швидко став багатоцільовим, отримав 16 модифікацій і набув 40 професій, зв’язав з промисловими центрами віддалені гірські селища, райони тундри і тайги, стоянки буровиків, полярників, добре зарекомендував себе в небі Туреччини, Куби, Монголії, північноафриканських країн. Зараз Ан-2 випускають за ліцензією польські літакобудівники.  
  У 1952 р. Конструкторське бюро О.К.Антонова переводять з Новосибірська до Києва. Починається новий етап в його історії, відзначений чудовим спеціалізованим транспортним літаком Ан-8. Він був обладнаний двома газотурбінними двигунами, здатний був перевозити до 11 тонн великогабаритних вантажів. Схема його — об’ємистий фюзеляж, високо розміщене крило, шасі у прифюзеляжних обтікачах, великий вантажний люк — стала класичною для наступних транспортних літаків. За кордоном подібна модель з’явилася лише через десять років.  
  У 1957 р. складальний цех залишили пасажирський Ан-10 і транспортний Ан-12. Ан-10, працюючи на лініях 500 - 2000 км, у середині 1960-х років займав перше місце в країні за кількістю перевезених пасажирів, вантажів і пошти на один літак на рік. На Всесвітній виставці у Брюсселі в 1958 р. його було удостоєно диплома і Великої Золотої медалі. Ан-12, що став одним з основних транспортних літаків   
  Аерофлоту, мав більш як 20 модифікацій, експортувався в 14 країн світу.  
  В 1960-ті роки перед конструкторами було поставлено завдання: створити літак надійний і безпечний, з вищою, ніж у Іл-14, швидкістю і вантажопідйомністю, оснащений сучасним аеронавігаційним обладнанням, пристосований для польотів з грунтових аеродромів місцевих повітряних ліній. Усім цим вимогам відповідав Ан-24. Знаменитий авіаконструктор А.М.Ту-полєв назвав його «найдоскона-лішим зразком світового значення для машин свого класу». При створенні цього літака колектив О.К.Антонова широко застосував нові технологічні рішення, що дало змогу знизити витрати на виробництво, збільшити транспортну ефективність, значно підвищити льотний ресурс. Цей літак встановив рекорд з експорту в 26 країн світу.  
  У 1960-1970-ті роки в Конструкторському бюро О.К.Антонова було створено безліч нових і модифікованих літаків: пасажирських, санітарних, метеорологічних, аерофотозйомочних, літаків короткого злітання і посадки та ін., особливо багато транспортних машин (це основна спеціалізація антоновського КБ). Побудовано було цілий парк вантажних «Анів»: Ан-8, Ан–12, Ан-24Т, Ан-26, Ан-22, Ан-32,   
  Ан-72, Ан-124.  
  Етапним став перший реактивний літак О.К.Антонова — Ан-72, який піднявся у повітря в 1977 р. Основні його достоїнства — корот-кі дистанції розбігу і пробігу, висока прохідність, що дає змогу сідати на грунт і засніжений аеродром, комплекс сучасного радіозв’язкового і навігаційного обладнання, герметичність.  
  Унікальними не лише для сімейства «Анів», але й для всієї авіації стали знамениті антоновські гіганти — АН-22 («Антей»), випущений у 1965 р., і Ан-124 («Руслан») — остання модель О.К.Антонова. Створення «Антея» зумовило появу за рубежем цілої генерації широкофюзеляжних літаків. Тільки «Антей» міг узяти 60 тонн великогабаритних вантажів, пролетіти з ними близько 5000 км і сісти на грунтовий аеродром. Цей літак дозволив на рік наблизити початок промислової експлуатації нафти і газу Тюмені.  
  Створення «Руслана» — новий крок у розвитку літакобудування   
  та авіаційної науки. Він піднімає 150 тонн вантажів, доставляє їх на відстань 4500 км зі швидкістю 800—850 км/год. Чотири турбореактивних двигуни дозволяють здійснювати польоти завдовжки 16,5 тис. км на висоті 10—12 км.  
  Серед інших знаменитих авіа-конструкторів О.К.Антонов виділявся науковістю підходу до проблем авіабудування, широтою культури — він був талановитим митцем і письменником, невтомним у популяризації авіації.