

25 листопада 2014 року відбудеться ювілейне засідання Загальних зборів Відділення механіки НАН України, присвячене 100-річчю від дня народження академіка НАН України В.О. Лотарєва, за участю ДП «Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро «Прогрес» імені академіка О.Г. Івченка».

Захід відбудеться о 14:00 в залі засідань Президії НАН України за адресою: м. Київ, вул. Володимирська, 54.

Під час засідання плануються виступи представників НАН України, ДП «Івченко-Прогрес», авіабудівної галузі та вищих навчальних закладів України з доповідями про життєвий шлях та досягнення В.О. Лотарєва, спільні роботи з двигунобудування, демонстрація фільму, присвяченого 100-річчю від дня народження академіка В.О. Лотарєва.

Довідка:



Володимир Олексійович ЛОТАРЄВ (15.11.1914 – 20.07.1994) – видатний вчений у галузі механіки, доктор технічних наук (1971 р.), професор (1982 р.), академік АН УРСР (1985 р., член-кореспондент з 1976 р.), Герой Соціалістичної Праці (1974 р.), Заслужений діяч науки і техніки України (1984 р.), лауреат Ленінської премії (1960 р.), Державної премії СРСР (1948 р., 1976 р.), премії ім. М.К. Янгеля (1987 р.). Нагороджений орденами Червоної Зірки (1946 р.), Трудового Червоного Прапора (1957 р.), Леніна (1966 р., 1982 р.), Жовтневої Революції (1971 р.).

Володимир Олексійович Лотарєв народився 15 листопада 1914 р. в м. Олександрівськ-Грушевський (тепер м. Шахти) Ростовської області в сім'ї шахтаря. У 1930 р. після закінчення середньої школи навчався в Артемівському гірничо-промисловому училищі, яке закінчив у 1932 р. У 1932-1933 рр. працював електрообмотником Рудоремонтного заводу та навчався у вечірній школі. У 1933-1935 рр. навчався в Новочеркаському авіаційному інституті, у 1935-1939 рр. – в Харківському авіаційному інституті, який закінчив за спеціальністю авіадвигунобудування з відзнакою. Після завершення навчання працював на заводі №29 авіаційного двигунобудування ім. П.І. Баранова (1939-1941 рр.) на посадах конструктора, начальника

конструкторської бригади, провідним конструктором, заступником начальника серійно-конструкторського бюро. Брав участь у виробництві двигунів для бойових літаків Ла-5 і Ту-2. У 1941 р. разом із заводом був евакуйований в м. Омськ. У 1945 р. переведений у м. Запоріжжя в ОКБ-478 (підприємство п/с 57 – пізніше Запорізьке машинобудівне конструкторське бюро (ЗМКБ) «Прогрес»). На цьому заводі працював провідним конструктором (1945-1948 рр.), заступником головного конструктора (1948-1963 рр.), головним конструктором (1963-1968 рр.), головним конструктором-відповідальним керівником (1968-1981 рр.), генеральним конструктором (1981-1988 рр.), радником при керівництві (1988-1994 рр.).

За безпосередньої участі вченого було створено велику кількість типів двигунів: серію поршневих літакових двигунів – АИ-10, АИ-12, АИ-14Р, для навчально-тренувальних, бойових і легких багатоцільових транспортних літаків Як-12, Як-18, Як-20, Ан-14; серію поршневих і газотурбінних двигунів — АИ-4В, АИ-26В, АИ-14В, АИ-7, АИ-24В, ТВ-2ВК, які встановлювалися на вертольоти Б-5, Б-9, Б-10, Б-11, Ка-10, Ка-15, Ка-18, Ка-26, Ми-1, Ми-7, Ми-8, Як-100 і багатоцільовий гвинтокрил Ка-22; серію пускових авіаційних двигунів—ТС-12Ф, АИ-2МК, АИ-8, АИ-9, АИ-9В, які використовуються на літаках Ан-8, Ан-10, Ан-22, Бе-12, Ил-18, Ту-95, Ту-114, Як-40 і на більшості вертольотів Міля і Камова; серію могутніх турбогвинтових газотурбінних авіаційних двигунів великого ресурсу — АИ-20К, АИ-20Д, АИ-20М, АИ-24 для пасажирських Ан-10, Ан-24, Ил-18, воєнно-транспортних Ан-8, Ан-12, Ан-26, літаків спеціального призначення Ан-30, Ил-20, Ил-22, Ил-38 і гідролітака Бе-12; перший в СРСР двигун АИ-25, який встановлювався на пасажирському літаку Як-40 і сільськогосподарському літаку М-15; серію турбореактивних двоконтурних двигунів для навчально-тренувальних літаків: АИ-25ТЛ і ДВ-2 для чеських літаків L-39, L-59; серію двигунів великого ступеня двоконтурності — ТРДД Д-36 для пасажирських і транспортних літаків Як-42, Ан-72, Ан-74, ТРДД Д-18Т для найбільших у світі вантажопідйомних літаків Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрія»; турбовальний двигун Д-136 для найбільшого вантажопідйомного вертольота в світі Ми-26; серію двигунів наземного призначення – газотурбінні приводи АИ-23С-1 і АИ-20С для швидкісних суден на підводних крилах «Тайфун» і «Буревісник», судна на повітряній подушці «Сормович», двигун АИ-8П для розбризкування отрутохімікатів на сільськогосподарському літаку Ан-2М тощо. Велике загальнодержавне значення мали проведені дослідно-конструкторські роботи зі збільшення надійності та ресурсу серійних авіаційних двигунів.

Характерною особливістю авіаційних двигунів, створених під керівництвом і за безпосередньої участі В.О. Лотарєва, є досконале відпрацювання конструкторських рішень та їх оптимізація, що забезпечує поєднання високої

конструкторсько-технологічної надійності, великого ресурсу, простоти та економічності в експлуатації та виробничій технологічності.

Високий технічний рівень авіаційних двигунів, створених під керівництвом В.О. Лотарєва, забезпечує їх масову і багатолітню успішну експлуатацію на великій кількості літальних апаратів цивільної та воєнної авіації.

Під керівництвом ученого в дослідно-конструкторських роботах вдалося вирішити цілий комплекс складних наукових та технічних проблем шляхом органічного поєднання розрахункових методів, прогресивного конструювання та численних експериментальних досліджень.

Володимир Олексійович мав понад 13 авторських свідоцтв на винаходи в галузі авіаційної техніки та більше 300 друкованих праць з цієї ж тематики.

Велику наукову та конструкторську роботу В.О. Лотарєв поєднував з плідною працею з підготовки висококваліфікованих інженерних і наукових кадрів. Під його керівництвом в ЗМКБ «Прогрес» була вихована велика група дослідників та експериментаторів, що успішно вирішували та вирішують складні питання теорії і практики двигунобудування.