

А. Ю. Совенко

АНТК імені О. К. Антонова

АНТК імені О. К. Антонова – авіаційний науково-технічний комплекс, що займається розробленням літаків (див. [«Ан»](#)). Створ. 31 травня 1946 у Новосибірську [О. Антоновим](#) як ДКБ-153 (1952 переведено до Києва). Від грудня 1953 – Союзне ДКБ № 473; від січня 1965 – Держ. Союз. дослід. завод № 573; у квіт. 1966 завод перейм. у підприємство п/с А-3395, паралельно використовувалася у відкритому листуванні назва «Київ. мех. завод»; у листопаді 1984 присвоєно ім'я О. Антонова; від березня 1991 – сучасна назва. Від початку існування створ. 20 оригін. типів і понад 100 модифікацій літаків різного класу і призначення. Серед них багатоцільовий літак Ан-2, який започаткував велику родину «Анів»; транспортні Ан-8, Ан-12, Ан-22 («Антей»), Ан-26, Ан-32, Ан-72, Ан-74Т, Ан-124 («Руслан»); пасажир. лайнери Ан-10, Ан-14, Ан-24; конвертов. вантажно-пасажир. Ан-28, Ан-74ТК; спеціаліз. – с.-г., лісопожежні, полярні, метеозахисту тощо; а також – планери, дельтаплани, мотодельтаплани. Нині в АНТК під керівництвом ген. конструктора [П. Балабуєва](#) створ. нові машини – Ан-38, Ан-225 («Мрія»), Ан-70 і Ан-140; модифікуються раніше створ. апарати, забезпечується їх експлуатац. супроводження, виконуються інжиніринг. роботи з метою підвищення ресурсу літаків, проводиться навч. та перенавчання льотного складу та тех. персоналу. Підпр-во направляє до різних країн світу висококваліфік. фахівців для надання допомоги в освоєнні авіатехніки та навчанні нац. кадрів, бере участь у міжнар. кооперації з проектування та виготовлення авіац. техніки. В АНТК застосовують найновітніші технології, постійно вдосконалюють методи проектування, використовують сучасне обладнання в усіх галузях літакобудування. Одним з провід. наук. напрямків, що розробляються в АНТК, є аеродинамічні дослідження. Завдяки наявності власної аеродинаміч. труби АТ-1 і утвореного на її основі аеродинаміч. комплексу, АНТК може проводити повний цикл продувних випробувань, починаючи від проектування моделей та розробки експерим. устаткування і закінчуючи видачею рекомендацій і висновків. Тут можуть проводитися великі дослідження аеродинаміч. характеристик не тільки літаків, але й аеростатичних, безкрилих і гвинтокрилих літал. апаратів, дельтапланів і паропланів, вивчення процесів десантування парашутистів і техніки, а також розроблення та виготовлення динамічно подібних і дистанційно пілотованих моделей. В аеродинаміч. комплексі АНТК розроблено низку унікальних «ноу-гау» світ. рівня (напр., створ. продувні імітатори силових установок), на матеріалах дослідж. захищено багато кандидат. і доктор.

дисертацій. За 35 р. роботи аеродинаміч. труби нагромаджено знач. досвід проведення досліджень не тільки в суто авіаційних, але й у багатьох ін. напрямках. Зокрема у аеродинаміч. трубі АТ-1 можна виконати оцінку вітрових навантажень на висотні будинки і споруди, дослідження плинів повітр. потоків, тарировку приладів, що вимірюють швидкість і напрямок повітр. потоку, відпрацьовування аеродинаміки швидкісних назем. транспорт. засобів, повітряно-енергетич. установок, а також різні дослідж. в інтересах розвитку швидкіс. видів спорту. В АНТК розроблено також надійні методи забезпечення необхід. міцності і ресурсу літакових та ін. конструкцій, підданих як статич., так і динаміч. навантаженням. Тут працює один з найбільших у Європі випробув. комплексів, де виконуються сертифікац. випробування на міцність та втомну міцність літал. апаратів будь-якого класу – від дельтапланів до гігантів типу «Руслан» і «Мрія». До складу АНТК входить льотно-випробув. база, розташ. у м. Гостомель, де проводиться повний комплекс необхідних льотних та сертифікац. випробувань нових «Анів». Сучас. літак немислимий без широкого застосування в ньому конструкцій з полімерних композиц. матеріалів (ПКМ), у створенні і впровадженні яких АНТК є лідером у вітчизн. авіац. промисловості від 1970-х рр. і донині. Ці конструкції на основі вуглецевих, скляних, органічних і гібридних армувальних волокон з комплексу властивостей у 2– 3 рази перевершують металеві матеріали. Зокрема вони відрізняються меншою на 25– 30 % вагою, зниженою на 50– 80 % трудомісткістю виготовлення, кращою якістю зовн. поверхні, підвищеною корозій. стійкістю. Завдяки цим та ін. корис. якостям ПКМ знаходять у конструкції літаків дедалі ширше застосування. Напр., обсяг застосування композитів в Ан-70 досягає 25 % від заг. маси конструкції проти 6 % на «Руслані». Завдяки цьому вдалося досягти значно вищої транспортної і екон. ефективності літака в цілому. Ще одним свідченням росту технол. можливостей АНТК стали розробки в галузі авіац.-косміч. тематики. Останнім часом проведено дослідження декількох проектів «літаючих космодромів» на базі літаків Ан-124 і Ан-225. Запуск з борту цих літаків косміч. об'єктів дозволяє домогтися безпрецедентно широкого діапазону можливих кутів нахилу орбіт і багатораз. зниження вартості виведення корис. вантажу. Нині разом з підприємствами РФ на базі Ан-124 реалізується програма косміч. системи «Повітряний старт», перші комерц. запуски якої заплановано на 2003. В АНТК розвиваються практично всі технол. напрямки в авіабудуванні. Відбувається це системно, відповідно до конкрет. програм підвищення тех. рівня літаків «Ан». Інтегруючою ланкою в цьому склад. процесі виступають сучасні комп'ютерні інформ. технології (КІТ). Стратегія їхнього застосування передбачає розроблення і реалізацію в АНТК і на підприємствах-партнерах технології повного електрон. визначення виробу, заснованого на тривимір. моделюванні і створенні інтегрованої бази даних проекту. Нині передано до експлуатації кілька конструктор. залів комп'ютер. моделювання, оснащених новітніми комп'ютер. станціями, введено в роботу сервери і ядро обчислюв. мережі, запроваджено сучасні системи автоматиз. проектування CAD/CAM/CAE/PDM. Організовано систему навчання конструкторів і технологів, розробляється програма навчання роботи з КІТ для всіх категорій фахівців. Упровадження

КІТ забезпечує підвищення якості й оперативну реалізацію запитів замовника при створенні і модифікації виробів, а також дозволяє АНТК брати участь у спільних міжнар. авіац. проектах. АНТК співпрацює з понад 200 підприємствами, інститутами України, Росії, Узбекистану, Казахстану та ін. зарубіж. країн. Літаки «Ан» і агрегати до них серійно виготовляють у Києві, Харкові, а також у Росії (Новосибірськ, Воронеж, Самара, Омськ, Іркутськ, Ульяновськ), Узбекистані, Польщі, Китаї та Ірані. Для спільної наук.-тех., вироб.-господар. і зовн.-екон. діяльності з програми «Ан-70» 1996 створ. рос.-укр. консорціум «Середній транспортний літак». 30 грудня 1992 Авіац. Регістр Міждерж. Авіац. Комітету видав АНТК сертифікат за номером Р-2 на право створення цивіл. літаків. Станом на 1 січня 2001 на підприємстві працюють бл. 7 тис. співроб. Прагнучи досягти макс. ефекту від новіт. техпроцесів, фахівці АНТК постійно розширюють сферу їхнього застосування. Понад 10 р. тому підприємство розпочало роботи зі створення наземних видів транспорту. Рац. використання авіац. технологій дозволило надати створеним зразкам високих споживчих якостей. Зокрема, в серійне виробництво на Київ. авіац. завод [«Авіант»](#) після випробувань передано з'єднані трьохосьові тролейбуси К12.01, К12.03, К12.05 пасажиромісткістю 180–200 осіб і двоосьовий К12.04 на 112 пасажирів, які виготовляються із корозійностійких алюмін. сплавів та полімер. матеріалів і відрізняються від аналогів меншою масою та споживанням електроенергії, високою корозій. стійкістю і тривалим терміном використання. Шляхом адаптації тролейбус. кузова під дизел. двигун розробляється також міський автобус. За тими ж принципами спроектовано і виготовлено дослід. зразок кузова єдиного в СНД низькопідлогового чотириосьового трамвая місткістю до 200 пасажирів. Список розробок доповнюють спец. вагон для Одес. мор. порту, кузов рефрижератора, електробус, вагон класич. метро, автобус і спорт. велосипеди з вуглепластику, на яких виступає олімп. збірна України. Розроблено проект легкого автоматиз. метрополітену РАДАН, що розглядається як альтернатива традиц. метрополітенів та швидкісному трамваєві і здатний перевозити до 55 000 пас./год. Керування його рухом повністю автоматизоване. При АНТК створ. авіатранспорт. підрозділ – авіакомпанія «Авіалінії Антонова», що здійснює міжнар. вантажні авіап перевезення на чартер. основі. Нині в парку авіакомпанії нараховується вісім літаків Ан-124-100, чотири Ан-12, Ан-22, два Ан-32П, по одному – Ан-26, Ан-28, Ан-72, Ан-74. Перевозить різноманітні вантажі, серед них великогабаритні та нестандартні. Зокрема, перевезено із Харкова в Ташкент гідротурбіну (88 т) для Таштакумської ГЕС; буд. техніку для ліквідації наслідків землетрусу в м. Спітак (Вірменія); техніку для ліквідації кризи в Перській затоці; електрогенератор фірми «Сіменс» із м. Дюссельдорф у м. Делі масою 135,2 т; ядерне пальне в спец. контейнерах із м. Хабанія у м. Єкатеринбург (за програмою ООН роззброєння Іраку); залізнич. локомотив (102 т) із м. Лондон (Канада) у м. Дублін. Мережа вантаж. перевезень на регуляр. авіалініях постійно зростає. Спільно з [«Авіакомпанією Авіалінії України»](#) та *«Міжнародними авіалініями України»* освоєно маршрути: Київ – Шидзяджуан (Китай), Київ – Стамбул, Київ – Амстердам тощо; виконуються перевезення вантажів територією США. За багаторіч. досвід міжнар. вантаж. перевезень і номенклатуру

авіац. парку АНТК присвоєно статус нац. вантаж. авіаперевізника. 1966 підприємство нагородж. Орденом Леніна, у 1975 – Орденом Трудового Червоного Прапора, 1995 в рамках Міжнар. проекту – «Факелом Бірмінґама» «За успішне економічне виживання в умовах соціально-економічної кризи», 1998 – «Золотою Зіркою за досконалість та якість». В АНТК діє Нар. Музей та мемор. кабінет-музей О. Антонова.

Рекомендована література

1. Радченко И. В. и др. Самолет Ан-2. Москва, 1974;
2. Яковлев А. С. Советские самолеты: Крат. очерк. Москва, 1982;
3. Кузнецова Т. Від першого «Ана» до «Руслана» // Прапор комунізму. 1987, 29 серп.;
4. Комаров А. А. и др. Устройство и летная эксплуатация самолета Ан-26. Москва, 1987;
5. Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР 1938–1950 гг. Москва, 1988;
6. Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы. Москва, 1990;
7. Титков Ю. Н. Самолет Ан-28: Устройство и эксплуатация. Москва, 1993;
8. Беба П. Ми – авіаційна держава: [АНТК «Антонов» закінчив складання другого Ан-70] // Уряд. кур'єр. 1996, 31 груд.;
9. «Восьмерка». Первый «летающий кит» Антонова // АВ. 1996. № 3, 4;
10. Заярин В. М., Краснощеков А. Н. Античный герой XX века: [Ан-22] // Там само. 1997. № 5;
11. «Ты, как из сказки богатырь...» // Там само. 2000. № 1.

Бібліографічний опис:

АНТК імені О. К. Антонова / А. Ю. Совенко // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. – Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-42927>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).