



Александр Ивченко. 1927 год
Oleksandr Ivchenko. 1927

Украина вошла в число немногих стран, которые обладают технологиями создания летательных аппаратов и авиационных двигателей. Мы горды тем, что есть в Украине коллективы, благодаря которым жива одна из самых наукоемких и престижных отраслей экономики – авиационная.

105-летие авиации, которое отмечалось в 2008 году, связано с значительной датой в истории отечественной авиации – 105-летием со дня рождения основателя ЗМКБ «Прогресс», генерального конструктора, академика А.Г.Ивченко, чье имя уже вошло в мировую элиту авиации.

Трудовую деятельность Александр Ивченко начал в 1920 году учеником литейного дела, а затем литейщиком на заводе им. С.М.Кирова в городе Большой Токмак Запорожской области.

5 мая 1945 года приказом Народного комиссариата авиационной промышленности СССР было образовано ОКБ №478 (первоначальное название «Прогресса»). Начальником ОКБ был назначен Александр Георгиевич Ивченко.

С первых шагов деятельности в ОКБ Ивченко увидел необходимость переориентации в авиадвигателестроении. Народному хозяйству страны после войны потребовались небольшие

Судьба, переплетенная с судьбой

Александр ИВЧЕНКО, Генеральный конструктор, академик АН УССР, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий, Герой Социалистического Труда, – вдохновитель и основатель ГП ЗМКБ «ПРОГРЕСС»

самолеты. Набирало темп вертолетостроение. Александр Георгиевич предложил серию поршневых пяти-, семи- и даже одиннадцатицилиндровых двигателей небольшой мощности. Одновременно он позаботился о том, чтобы не просто делать двигатели, а делать для конкретного потребителя. И он не ошибся – его двигатели попали «на крыло».

Особо плодотворной была работа с конструкторским бюро Миля. В сжатые сроки был построен и испытан вертолет Ми-1 с двигателями АИ-26В, этот вертолет имел более десятка модификаций и строился в двух странах: СССР и Польше общим количеством 2700 единиц.

В 1948 году создается еще один уникальный двигатель АИ-14. Его самолетный вариант АИ-14Р устанавливался на многие модификации Як-12, Як-18, которых серийно выпущено более 7000 в СССР, Польше, Китае.

В 1948 году за создание новых авиационных моторов А.Г.Ивченко был удостоен Государственной (Сталинской) премии.

В послевоенные годы авиация развивалась стремительными темпами, ниша легкомоторной техники была заполнена и возникла острая необходимость развивать авиатехнику среднего класса. Александр Георгиевич понял: эра поршневых двигателей уходит. Впереди – более совершенная авиационная техника – газотурбинные двигатели.

В 1954 году в тематический план ОКБ была впервые включена тема по разработке газотурбинного двигателя АИ-20 для пассажирских и транспортных самолетов О.К.Антонова и С.В.Илюшина.

Возникла необходимость в кадрах. Ивченко положительно решает эту проблему. По распоряжению МАП, в ОКБ было направлено 26 молодых инженеров-выпускников ХАИ 1954 года, в их числе был и Федор Муравченко.

Сформированный к 1955 году конструкторский коллектив был той ударной силой, которая разработала проект двигателя АИ-20.

В конце 1957 года транспортный самолет Ан-12, на котором были установлены четыре

двигателя АИ-20, поднялся в воздух. Полет прошел удачно. В 1958 году эти двигатели установили и на пассажирском самолете Ил-18.

За выполнение этого задания группе конструкторов присвоено звание «Лауреат Ленинской премии».

В 1958 годов на ОКБ был спроектирован и внедрен в серийное производство двигатель АИ-24 для самолетов Антонова. До сих пор «Старушка», как ласково называют Ан-24, возит пассажиров и грузы на разных континентах планеты.

В начале пятидесятых на предприятии спроектирована мотопила «Дружба», которая сразу снискала международное признание. В 1958 году на Брюссельской международной выставке «Дружба» получила первый приз – «Пальмовую ветвь».

В середине 60-х годов наступила эра турбореактивной техники с большой степенью двухконтурности. Первенцем нового поколения стал двухконтурный турбореактивный двигатель АИ-25 для самолета Як-40. Он так же стал первым советским двигателем, побывавшим на зарубежной выставке «ЭКСПО-67» в Монреале (Канада). Под руководством А.Г.Ивченко были заложены основы создания двигателей большой мощности.

Продолжая и приумножая традиции своего основателя, пройдя еще одну суровую школу «выживания» конца 80-х – начала 90-х, «Ивченко-Прогресс» сумело сохранить интеллектуальный и технический потенциал. Сегодня многочисленный коллектив предприятия работает по 53 тематическим направлениям, включающим как авиационные, так и наземные газотурбинные установки. Конструкторское бюро вошло в элиту мирового авиадвигателестроения и приобрело известность как фирма, разрабатывающая конкурентоспособную технику, известную во всем мире, тем самым утверждая имидж Украины как авиакосмического государства.

Материал подготовил
Сергей ДМИТРИЕВ

Ukraine is among those few countries that possess technologies for manufacturing aircrafts and aircraft engines. We are proud of the fact that there are collectives in Ukraine dew to which the aviation, one of the economies most science-intensive and prestigious industries, exists and develops.

The 105th anniversary of aviation that was celebrated in 2008 is connected with a significant event in the history of the country's aviation – 105th birthday of Academician A.G. Ivchenko, the founder of Progress ZMKB, General Designer, whose name has already been placed among the names of the aviation elite.

Alexander Ivchenko started his career in 1920 as a foundry trainee, and then worked as molder at Kirov plant in the town of Bolshoi Tokmak, Zaporozhye region.

Experimental Design Bureau (EDB) № 478 (initially named Progress) was founded on 5 May 1945, by the order of the USSR People's Commissariat on Aircraft Industry. A.G. Ivchenko was appointed the Head of EDB.

From the first steps of his activities in EDB Ivchenko saw the necessity for reorientation in the aircraft engine building industry. After the war the national economy needed small airplanes. The helicopter engineering was being developed rapidly,

Alexander Georgiyevich has proposed a series of piston of five-, seven- and even eleven-cylinder engines of low power. At the same time he has taken care for to make not simply engines, but to make them for particular users. And he was not mistaken – his engines have got «in the wing».

Cooperation with Mil's DB was especially beneficial. In very short terms was built and tested a helicopter Mi-1 with the AI-26V engines. This helicopter had over a dozen of modifications and was built in two countries – USSR and Poland, the total number reaching 2,700 units.

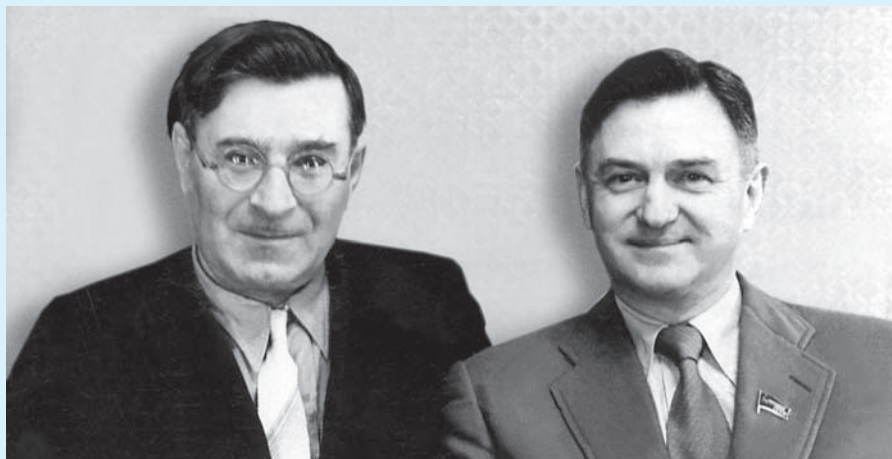
Another unique engine, AI-14, was designed in 1948. Its airplane version, AI-14R, powered a number of Yak-12 and Yak-18 modifications, the number of series production of which in the USSR, Poland and China exceeded 7,000 units.

In 1948 for the development of new aircraft engines O.G. Ivchenko was awarded the State (Stalin) Prize.

In post-war years the aviation was being developed by a rapid rate, the light-engine engineering niche was populated, and an exigency for middle-class aviation engineering appeared. Alexander Georgiyevich has understood that the era of piston engines has gone. Ahead – more perfect aviation engineering – gas turbine engines.

In 1954 the project on development of AI-20 gas turbine engine for passenger and transport aircrafts, designed by O.K. Antonov and S.V. Ilyushin, was included in the list of the EDB projects.

Now there was a need for qualified specialists. Ivchenko solved this problem positively. – in 1954 by the order of Ministry of Aviation Industry



Генеральные конструкторы А.Г.Ивченко и О.К. Антонов

Chief designers O.G.Ivchenko and O.K.Antonov

A fate intertwined with a fate

Oleksandr IVCHENKO – inspirer and founder of ZMKB Progress SE

26 young engineers – graduates from Kharkov Aviation Institute were assigned to jobs at the EDB. Among them was also F.M.Muravchenko.

The team of designers that was completely formed by 1955 became the creative power that developed the design of the AI-20 engine.

At the end of 1957 the An-12 transport aircraft powered with four AI-20 engines took the air. The flight was successful. In 1958 these engines were mounted on the Il-18 passenger aircraft.

For fulfilling this task the team of designers was awarded the title «Prize-winner of Lenin's Prize».

In 1958 in the EDB the AI-24 engine was designed and started a serial production to power Antonov's An-24 aircraft. The «Little old dame», as is tenderly called this aircraft, is still used to carry passengers and cargos on different continents of the planet.

At the beginning of 60s the enterprise designed «Druzhba» motor saw, which was immediately acknowledged abroad. In 1958 at the International exhibition in Brussels «Druzhba» was awarded the Palm Branch first prize.

In mid 60s the age of turbojet machinery with high bypass ratio began. The first new-age representative was the AI-25 turbojet engine for powering the Yak-40 aircraft. It was also the first Soviet engine exhibited at EXPO-67 international exhibition in Montreal, Canada. Under the direction of A.G.Ivchenko the foundations for creating great-power engines were laid down.



Александр Георгиевич и Прасковья Михайловна Ивченко

Oleksandr Georgiyovych and Paraska Mykhailivna Ivchenko



Пять дочерей Ивченко:

Елена, Валентина, Люсьена, Любовь и Наталья

Ivchenkos' five daughters:

Olena, Valentyna, Liusiyena, Lubov, Natalia

Following and increasing the traditions of its founder, having gone through yet another round of hard school of «survival» of late 80s – early 90s, Ivchenko– Progress SE has managed to preserve its intellectual and technical potential. Today the many-thousand enterprise works on 53 theme directions, including both aircraft and industrial gas-turbine units. The design bureau is among the elite of the world's aircraft engine manufacturing industry. It has become well-known as a company that develops competitive machinery reputed all over the world, thereby establishing the image of Ukraine as an aerospace state.

**Material prepared by
Sergey DMITRIEV**