

ИЗ ИСТОРИИ ФИЗИКИ

Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Физика. 2025. Т. 25, вып. 1. С. 113–128
Izvestiya of Saratov University. Physics, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 113–128
<https://fizika.sgu.ru> <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2025-25-1-113-128>, EDN: XOMSFS

Научная статья
УДК 53(091):53(092)

Саратовские годы Олега Антонова: конструктор планеров и студент университета

М. Н. Шашкина¹, В. М. Аникин²✉

¹Государственный архив Саратовской области, Россия, 410012, г. Саратов, ул. Кутякова, д. 15

²Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, Россия, 410012, г. Саратов, ул. Астраханская, д. 83

Шашкина Маргарита Николаевна, главный архивист отдела публикации документов и использования документов, член Союза журналистов РФ, ritaplus@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0008-2075-3348>

Аникин Валерий Михайлович, доктор физико-математических наук, профессор кафедры радиотехники и электродинамики, AnikinVM@sgu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6506-6997>, AuthorID: 166229

Аннотация. В статье освещены эпизоды биографии выдающегося советского конструктора уникальных многоцелевых и грузовых самолетов Олега Константиновича Антонова (1906–1984), связанные с почти 15-летним периодом его жизни в Саратове. Приехав в Саратов вместе с родителями в 1911–1912 г., он получил здесь среднее образование, обучаясь в Первом Александро-Мариинском реальном училище (в дореволюционное время) и Единой трудовой школе. Уже в детские годы его отличало серьезное отношение к истории авиации (он составлял собственную летопись ее развития), стремление к созданию совершенных самолетов и мечта стать летчиком. Первым этапом его пути в небо в 1920-е гг. стало в Саратове конструирование планеров, в чем он достиг профессионального мастерства, публикуя, в частности, брошюры о моделировании и конструировании планеров. В 1922–1923 гг. Олег Антонов учился на первом курсе путейского факультета Саратовского университета (до его закрытия). Одновременно в Саратове он занимался организацией планерного дела, будучи с 1923 г. ответственным секретарем спортивной секции Общества друзей воздушного флота. Источниками для написания статьи явились материалы Государственного архива Саратовской области, Саратовского областного музея краеведения, архива Саратовского университета, воспоминания О. К. Антонова. Отмечается, что саратовский период жизни О. К. Антонова стал определяющим в его выборе дальнейшей учебы в Ленинградском политехническом институте и многолетней профессиональной деятельности. На доме, где он жил в Саратове, и на здании бывшего реального училища, где он учился, установлены в честь него памятные доски.

Ключевые слова: Олег Константинович Антонов, Саратовский университет, планеризм

Для цитирования: Шашкина М. Н., Аникин В. М. Саратовские годы Олега Антонова: конструктор планеров и студент университета // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Физика. 2025. Т. 25, вып. 1. С. 113–128. <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2025-25-1-113-128>, EDN: XOMSFS

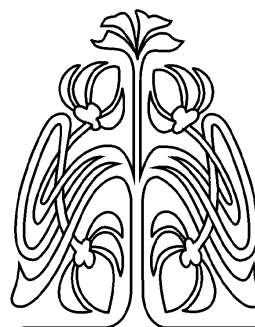
Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

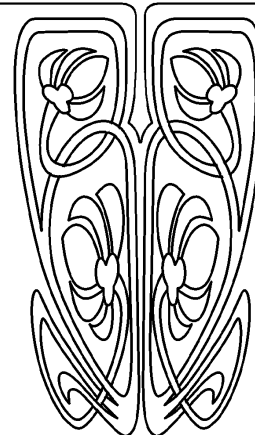
Oleg Antonov's Saratov years: Glider designer and university student

M. N. Shashkina¹, V. M. Anikin²✉

© Шашкина М. Н., Аникин В. М., 2025



УНИВЕРСИТЕТСКАЯ
ЛЕТОПИСЬ





¹Saratov Region State Archives, 15 Kutyakova St., Saratov 410012, Russia

²Saratov State University, 83 Astrakhanskaya St., Saratov 410012, Russia

Margarita N. Shashkina, ritaplus@mail.ru, <https://orcid.org/0009-0008-2075-3348>

Valery M. Anikin, AnikinVM@sgu.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6506-6997>, AuthorID: 166229

Abstract. Background and Objectives: In the article, we highlight episodes from the biography of the outstanding Soviet designer of unique multi-purpose and cargo aircraft Oleg K. Antonov (1906–1984), related to the almost 15-year period of his life in Saratov. Having arrived in Saratov with his parents in 1911–1912, he received his secondary education here, studying at the Alexander-Mariinsky Real School (in pre-revolutionary times) and the Unified Labor School. Even in his childhood, he was distinguished by a serious attitude to the history of aviation (he compiled his own chronicle of its development), aspiration to create perfect aircraft and a dream of becoming a pilot. The first stage of his path to the sky in the 1920s was the design of gliders in Saratov, in which he achieved professional mastery, publishing, in particular, brochures on the modeling and design of gliders. In 1922–1923, Oleg Antonov was a first-year student at the Faculty of Railway Engineering at Saratov University (until its closure). At the same time, in Saratov, he was engaged in organizing gliding, being the executive secretary of the sports section and gliding of the Society of Friends of the Air Fleet since 1923. **Materials and Methods:** By writing the article, we used the materials of the State Archives of the Saratov Region, the Saratov Regional Museum of Local History, the archives of the Saratov University, and the memoirs by O. K. Antonov. **Conclusion:** It has been noted that the Saratov period of Oleg K. Antonov's life became decisive in his choice of further study at the Leningrad Polytechnic Institute and many years of professional activity. On the house where he lived in Saratov and on the building of the former real school where he studied, memorial plaques were installed in his honor.

Keywords: Oleg K. Antonov, Saratov University, Gliding

For citation: Shashkina M. N., Anikin V. M. Oleg Antonov's Saratov years: Glider designer and university student. *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2025, vol. 25, iss. 1, pp. 113–128 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2025-25-1-113-128>, EDN: XOMSF5

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Введение

Олег Константинович Антонов (1906–1984) известен как выдающийся советский авиаконструктор, создававший грузовые и многоцелевые самолеты высочайшей надежности, непревзойденных габаритов и грузоподъемности, отличающиеся оптимальным техническим и экономическим сочетанием структурных компонентов (прежде всего – двигателей) и рабочих характеристик (скорости, взлетно-посадочных качеств, удобства эксплуатации и т. д.). Всего, как отмечается в книге, подводящей итоги его работы за 60 лет, «лично и под руководством О. К. Антонова выполнено более 50 конструкторских разработок, спроектированы и построены десятки самолетов различного класса и назначения» [1, с. 7].

Путь в небо для О. К. Антонова начался в Саратове в конце 1910-х – начале 1920-х гг. с конструирования планеров. Его, тогда еще 18-летнего паренька, можно без преувеличения именовать «отцом» саратовского планеризма: он был ответственным секретарем спортивной секции Саратовского губернского отдела Общества друзей воздушного флота (ОДВФ), разрабатывал конструкции планеров, писал популярные брошюры и заметки по планеризму. В Саратове он получил среднее образование и один год, изучая математику и физику, проучился в Саратовском университете. Саратовскому периоду жизни авиаконструктора и посвящена данная статья.

«Первые жизненные удивления»

Родился Олег Константинович Антонов 7 февраля (25 января) 1906 г. в Подмоскowie – в деревне Троица Вороновской волости Подольского уезда Московской губернии. Его отец Константин Константинович был инженером-строителем. Мать Олега, Анна Ефимовна (урожденная Бикорюкина), имела превосходное образование, окончила гимназию и Бестужевские курсы в Петербурге. Дворянское (с гербом) происхождение, «доставшееся» от предков, Олегу Антонову в послереволюционное время могло создавать только сложности. Семья Антоновых (родители и дети – старшая сестра Ирина и Олег) переехала в Саратов, как считают, в 1911–1912 г. В девять лет, в 1915 г., Олег лишился матери, которая смертельно заразилась в госпитале, куда пошла сестрой милосердия с началом Первой мировой войны. В Саратове семья Антоновых в разные годы жила, по крайней мере, на трех квартирах [2]. После смерти Анны Ефимовны семья переехала в дом на улице Грошовой (современный адрес – ул. Дзержинского Ф. Э., 39).

Семейным центром притяжения всех Антоновых была бабушка Олега по отцу, Анна Александровна. В летнее время к ней в загородный дом съезжались родственники. И два события, произошедшие в доме бабушки в детские годы, определили, как сам считал Антонов, его судьбу [3–5].



Не нужно забывать, что начало XX столетия – это заря авиации. Достижения в самолетостроении и авиационные рекорды были в центре всеобщего внимания. Приехавший однажды из Москвы в Саратов старший двоюродный брат Олега красочно рассказывал о первом в мире перелете на самолете через пролив Ла-Манш между Францией и Англией, который совершил французский летчик Луи Блерио в 1909 г. Рассказ так глубоко захватил Олега, что ему страстно захотелось стать летчиком. В подарок от бабушки он получил авиаконструкторский набор. Отец же, поначалу без особого энтузиазма встретивший мечтания Олега, со временем принес ему одну из многочисленных популярных книг по авиации, написанную авиационным инженером, историком и популяризатором авиации К. Е. Вейгелиным¹.

Аристотелю приписывают такие слова: «Эмоции удивления – начало творческого отношения человека к окружающему миру и жизни в нем». Красиво выразилась по этому поводу писательница И. Радунская:

«Первые жизненные удивления... Как велико их влияние на жизнь человека, на созревание его разума, на пробуждение воображения... Мы не всегда знаем, к чему приводят эти юные потрясения, но когда знаем, это открывает нам секрет успеха многих великих людей»².

Быть собственно летчиком у О. К. Антонова не сложилось, но он неуклонно шел по параллельной дороге, став блестящим авиаконструктором. Этому, кстати, способствовало и второе «юное потрясение» Олега Антонова. Вот что он писал в статье «О красоте. Разговор на важную тему» незадолго до своей кончины (статья была опубликована в журнале «Техническая эстетика» в августе 1985 г.):

«Мы, конструкторы самолетов, знаем, что красота в технике – это категория реальная. В авиации особенно заметна взаимосвязь между техническим совершенством и красотой. Еще на заре авиации конструктор самолетов капитан Фербер говорил: «Красивый самолет летает хорошо, а некрасивый – плохо». <...> Опытный конструктор практически безошибочно судит о самолете по тому, «смотрится» он или «не смотрится». А чем же определяется та-

кая оценка? Целесообразностью – высшей красотой в технике. <...>

Это видение техники не «от бога», а результат огромного опыта. <...> Опытный конструктор может нарисовать профиль крыла одним движением руки. Если потом сделать модель, продуть ее в аэродинамической трубе, можно убедиться, что профиль добротный. Это профессиональный навык. Конструктору нужно иметь верный глаз и твердую руку. В этом ему помогает умение рисовать, что дается постоянным упражнением.

Сам я полюбил рисование с детства. Началось с того, что мне подарили коробку цветных карандашей, еще «фаберовских»³. Помню, первое, что я нарисовал, был красивый солнечный закат. Когда приезжал к нам мой крестный, художник, я мог часами наблюдать, как он грунтовал холст яичным желтком, а потом по нему писал масляными красками. Какое восхищение вызывала его работа, когда на полотне из разрозненных цветowych пятен возникал вдруг пейзаж, портрет или натюрморт. Занятие рисованием, даже в какой-то мере живописью, неотделимо от моей профессии. В КБ я работаю не иначе, как с карандашом в руке» [5, с. 18, 19].

На всю жизнь О. К. Антонов запомнил и такой эпизод из своего детства. Летом 1919 г. он вместе с друзьями нередко бывал на травяном аэродроме вблизи Саратова (об этом еще будет сказано ниже) и стал свидетелем проводов летчика в полет на старом, изношенном самолете «Фарман-30»:

«Вместо бензина самолет был заправлен смесью разных горючих. Выдавший виды мотор «Сальмон», давно уже не дававший полагавшихся ему 160 лошадиных сил, долго чихал и не заводился. Наконец после нескольких хлопков он затрясся, загудел, самолет покатился по траве, подпрыгивая на кочках, тяжело оторвался и, медленно набирая высоту, развернулся на юго-запад. Самолет уходит все дальше и дальше, а товарищи, сняв пилотки, стоят недвижимо и все смотрят ему вслед. Вот он уже еле виден. Только маленькая точка над широкой степью. А товарищи все не расходятся. Выдержит ли самолет? Не сдаст ли мотор? Долетит ли?

Мы возвращались домой молча. В нас зреет желание строить надежные, быстрокрылые самолеты. И мы с друзьями – Колей и Мишей – принимаемся за новую модель» [3, с. 7, 8].

Школьная эпопея

В Саратове Олег Антонов начинал учиться в Первом Александро-Мариинском реальном

¹ Книги Константина Евгеньевича Вейгелина (1882–1943) по авиационной тематике многократно издавались в России и СССР, начиная с 1911 г. Они содержали много научной, технической, исторической и биографической информации, отличались «заманчивыми» заголовками: «Азбука воздухоплавания: Краткий начальный курс прежних и современных способов летания» (1911), «Перелёт С.-Петербург – Москва» (1911), «Завоевание воздушного океана: история и современное состояние воздухоплавания» (1912), «Современные аэропланы и дирижабли» (1923), «Занимательная авиация» (1928), «Путь лётчика Нестерова» (1939), «Отец русской авиации – Н. Е. Жуковский» (1942) и др.

² Радунская И. Л. Кванты и музы. М.: Советская Россия, 1980. Гл. 5.

³ Faber-Castell – существующая с 1761 г. немецкая компания по производству карандашей, товаров для художников.



училище на улице М. Сергиевская (угол Александровской)⁴. В одном из архивных дел училища в документе за сентябрь 1917 г. можно, действительно, найти фамилию учащегося О. Антонова⁵. Именно в реальном училище он хорошо освоил французский язык, что выручало его в дальнейшей жизни. Но осенью 1918 г. место учебы О. Антонову пришлось поменять. Декретом ВЦИК от 16 октября 1918 г. «О Единой Трудовой Школе Российской Социалистической Федеративной Советской Республики (Положение)» (Sic!) было упразднено деление учебных заведений на различные типы (низшие и средние школы, училища, гимназии и реальные училища). Вместо них вводились Единые трудовые школы (ЕТШ) двух ступеней: 1-я для детей от 8-ми до 13-ти лет



Олег Антонов в 12-летнем возрасте (1918)⁶

Oleg Antonov at the age of 12 (1918)

(5-летний курс) и 2-я – от 13-ти до 17-ти лет (4-летний курс). Некоторые школы вместо «единой трудовой» могли именоваться «советскими». Так, на месте Александро-Мариинского реального училища появилась 3-я советская школа 2-й ступени, для зачисления в которую Олег Антонов формально не дотягивал по возрасту.

Новая школа, в которую сумел «пристроиться» Олег Антонов, находилась недалеко от прежней и располагалась на той же улице (М. Сергиевской, вблизи Никольской), в доме саратовского предпринимателя и мецената Г. В. Очкина. Здесь ранее, в 1877–1890 гг., располагалось и Александро-Мариинское реальное училище (современный адрес – ул. Мичурина И. В., 89). А в 1918 г. в здании была открыта 11-я Единая трудовая советская школа взрослых⁷. Ее начала посещать Ирина, старшая сестра, а Олег стал ходить в школу вместе с ней. «Недостаток» возраста здесь ему в конце концов «простили», и в 1922 г. он получил свидетельство об окончании школы.

Кружок любителей авиации

Чем же интересовался ученик ЕТШ? Главным его увлечением была авиация – ее история, конструкторы, модели самолетов, авиаторы и их подвиги. Вот строки воспоминаний О. К. Антонова о дружбе в 1919 г. с «красными летчиками» на аэродроме в районе Соколовой горы:

«Я и мои друзья, двенадцати – тринадцатилетние ребята, пробирались на аэродром и с замиранием сердца разглядывали удивительные машины. Скоро мы познакомились с летчиками и механиками и собрали рядом на свалке много частей самолетов и их деталей.

Мы строили небольшие модели самолетов «собственной конструкции», выпускали даже рукописный журнал.

Летчики между боевыми вылетами рассматривали «журнал», давали советы, поддерживали в нас желание, когда станем взрослыми, работать над

⁴Первое Александро-Мариинское реальное училище в ранге шестиклассного училища было учреждено в Саратове в 1873 г., но поначалу не имело своего здания. В специально построенном для училища здании (по ул. М. Сергиевская, 105) оно стало располагаться с 1890 г. Впоследствии это здание занимали: с 1918 г. – 3-я советская школа II ступени, в 1931–1932 гг. – 16-я фабрично-заводская школа-семилетка (ФЗС) под эгидой Саратовской ГРЭС, с 1933 г. – 16-я фабрично-заводская школа-десятилетка (ФЗД). С 16 сентября 1941 г. по 4 июня 1946 г. в помещении учебного заведения располагался эвакуационный госпиталь 3931. С сентября 1948 г. здесь начала работать средняя (первоначально – мужская) школа № 19. С 1990 г. – Саратовская гимназия № 1. Современный адрес здания – ул. Мичурина И. В., 88.

⁵ГАСО Ф. 377. Оп. 1. Д. 990. Л. 11 об.

⁶Фото из книги В. Д. Захарченко «Антонов» (М.: Молодая гвардия, 1996. 302 с. 16 л. ил. – (Жизнь замечательных людей. Серия биографий. Основана в 1933 году М. Горьким; Вып. 730).

⁷Впоследствии ее сменила средняя школа № 29, а в 1943 г. здесь была организована мужская средняя школа № 19. Как отмечал видный саратовский краевед В. Н. Семенов, «по признаку своего топографического нахождения в пределах города упомянутые учебные заведения образовали преемственный ряд, который прослеживается до 1990 г., а потом дополняется новым просветительским учреждением – гимназией № 1». См.: Семенов В. Н. Форпост Саратовского просвещения. Саратов: ГосУНЦ «Колледж», 2002. С. 100.



укреплением советской авиации, строить, создавать» [3, с. 7].

Именно так: ходили в гости к военлетам не празднующие и даже не просто любознательные мальчишки, а члены Клуба любителей авиации! Его организовал Олег Антонов. Его увлечение проявлялось также в целенаправленном собирательстве всего, что относилось к авиации, – книг, брошюр, фотографий, вырезок из различных журналов и газет. На этой основе он делал рукописный журнал «Кружок любителей авиации» («КЛА»). В своем рассказе «Десять раз сначала», давшем название книге [3], О. К. Антонов писал:

«Все нужные сведения приходилось собирать по крохам. В книжных развалах на Верхнем базаре искали старые книги по авиации, иллюстрированные журналы, содержащие хотя бы одну фотографию или рисунок самолета. Попадались издания 1908, 1911 годов, и в лучшем случае, 1915–1916 годов. Начавший выходить в 1920 году первый советский журнал «Вестник воздушного флота» был для нас откровением» [3, с. 159].

Олег Константинович признавался, что «это собрание сослужило хорошую службу, приучив рассматривать летательные аппараты под углом их развития» [4, с. 14], а также, добавим, способствовало формированию у Антонова энциклопедических знаний по истории авиастроения, давало возможность замечать и исправлять исторические ошибки в публикациях других авторов. «Много раз, – писал он, – я переезжал из города в город, теряя порой всё, но коллекция переезжала со мной и пополнялась из года в год» [3, с. 130]. Исторические познания и находки конструктора в области авиации восхищали, а иногда в буквальном смысле становились сюрпризом для окружающих. Так,

на триумфальном для О. К. Антонова XXVI Международном парижском авиасалоне в Ле Бурже 1965 г., где фурор вызвал его самолет Ан-22 («Антей»), около исторического стенда, посвященного состязанию воздушных шаров в Париже в 1908 г., Олег Константинович продемонстрировал подлинный (!) билет на это соревнование почти 60-летней давности, в шутку назвав себя «немножко волшебником» [3, с. 130].

Студент Саратовского университета

В 1922 г. 16-летний Олег Антонов поступил на путейский факультет (факультет путей сообщения, путьфак) Саратовского университета. Его заявление о приеме в университет сохранилось в Государственном архиве Саратовской области (ГАСО)⁸. В сентябре он прошел «поверочные испытания» в соответствии с программами Рабфака⁹ по предметам: алгебра, геометрия, тригонометрия, физика, литература, политграмота¹⁰.

Путейский факультет появился в структуре университета в 1921 г. В первое послереволюционное время по всей стране начался поддержанный местными органами образования бум по открытию самостоятельных высших учебных заведений. В Саратове 15 июня 1919 г. было объявлено об открытии Политехнического института Саратовского губернского отдела народного образования¹¹. Торжественный акт по этому случаю состоялся в полдень 16 июня в первом корпусе университета. До 1 августа провели даже «летний семестр».

Университетские профессора физико-математического факультета (а именно они при поддержке преподавателей индустриального техникума [6]¹² были инициаторами создания нового вуза) составили учебные планы для нескольких

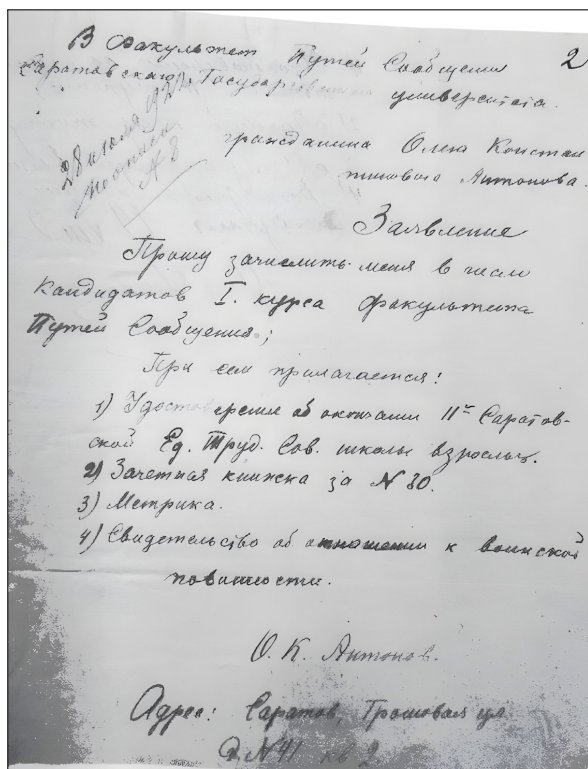
⁸ГАСО. Ф. Р-332. Оп. 5. Д. 189. Л. 2.

⁹Рабочие факультеты (рабфаки) при университетах были введены Постановлением Народного комиссариата просвещения от 11 сентября 1919 г. «с целью подготовки в кратчайший срок рабочих и крестьян в высшую школу», в силу «недостаточной подготовленности пролетарских масс к занятиям в стенах высшей школы, особенно по предметам точного знания (математика, физика, химия и др.)». Процесс поступления в вузы с 1918 г. регулировался не конкурсами, а направлениями и квотами от назначенных организаций, что обеспечивало наполнение вузов представителями названных социальных слоев. С конца 1920-х гг. часть мест отводилась для самостоятельно поступающих, т. е. фактически для наиболее подготовленных абитуриентов. Они сдавали вступительные экзамены. В их числе была и политграмота (политическая грамота), предполагающая знание существовавшей политической терминологии и большевистской истории (роль оценщиков «политграмотности» поступающих могла поручаться «передовым» студентам).

¹⁰ГАСО. Ф. Р-332. Оп. 5. Д. 189. Л. 9.

¹¹ГАСО. Ф. 3190. Оп. 1. Дела постоянного хранения 1919–1921 гг.

¹²До 1919 г. это училище именовалось как Соединенное среднее механико- и химико-техническое училище (открыто в 1889 г. [6]). Обращают на себя внимание переименования училища: политехническое училище (1919 г.), практический институт инженеров (1921 г., с правом выдачи дипломов о высшем образовании), средний политехникум (1923 г.), индустриальный техникум (1924). См.: Семичастнов М. Саратовский Индустриальный Техникум и его значение для Нижнего Поволжья // Нижнее Поволжье. 1927. № 4. С. 126–142. Дополняем данные публикации [6]: М. Ф. Семичастнов, бывший студент факультета права и хозяйства СГУ, заведовал техникумом во второй половине 1920-х годов. Сейчас это колледж радиоэлектронных приборов им. П. Н. Яблочкова в составе СГУ.



Заявление Олега Антонова от 28 июля 1922 г. о приеме в «число кандидатов» первого курса факультета путей сообщения

Oleg Antonov's application dated July 28, 1922 for admission to the "number of candidates" of the first year of the Faculty of Railway Engineering

факультетов политехнического института (механического, электромеханического, химического, геологоразведочного, путей сообщения), распределили учебные дисциплины по преподавателям. Занятия для зачисленных в политехнический институт (а их было около 900 человек!) велись в первом и третьем корпусах университета, а также в индустриальном техникуме в вечернее время. Ректором политехнического института вуза стал опытный инженер-электротехник, выпускник Петербургского технологического института, гласный Саратовской городской думы в 1905–1908 гг. Александр Александрович Лаговский (1871–1949).

Именно он стоял у истоков электрификации Саратова, в том числе пуска в городе трамваев, а также занимался преобразованием его водопроводной и канализационной систем, что способствовало получению Саратовом статуса одного из передовых (в коммунальном отношении) российских городов начала XX столетия.

Идея А. А. Лаговского, который работу в Саратовском городском управлении (после революции – в губернском коммунальном отделе) совмещал с преподаванием, заключалась в преобразовании политехнического училища в высшее техническое учебное заведение. Однако уже 1 октября 1921 г. Народный комиссариат просвещения принял окончательное решение о закрытии политехнического института в Саратове¹³. При этом путевый факультет передавался в состав Саратовского университета и на него объявлялся прием.

Одновременно в 1922 г. в университете проходили другие структурные преобразования, в результате которых был расформирован физико-математический факультет, а открыт факультет педагогический [7, 8]. В то время путевый факультет СГУ оказался единственным факультетом, название которого явно отражало физико-технический профиль подготовки. Видимо, поэтому Олег Антонов и стал студентом именно этого факультета (в архиве СГУ хранится список студентов «путевщиков» в несколько сотен человек). Двумя годами ранее, в 1920 г., на отделение водных путей сообщения путевого факультета поступил друг О. Антонова по реальному училищу Иван Ман, в будущем – легендарная личность, один из героических советских капитанов дальнего плавания, обеспечивший, в частности, успех первых антарктических экспедиций в середине 1950-х гг.¹⁴

Учеба О. Антонова и И. Мана в 1921–1922 гг. пришлось на пик голода в Поволжье¹⁵. Сведений о том, что в течение учебы как в выпускном классе ЕТШ, так и на первом курсе университета, О. Антонов получал какой-либо продуктовый паёк, в архивах не обнаружено. Более того,

¹³ГАСО. Ф. Р-3190. Оп. 1. Д. 152. Л. 1.

¹⁴Поступив в реальное училище (и после революции закончив 3-ю советскую школу 2-й ступени), Иван Ман «одновременно обучался игре на фортепьяно, увлекался спортом – зимой бегал на лыжах, а летом плавал на яхтах; стал членом саратовского яхт-клуба». О жизни Ивана Александровича Мана (1903–1982) см.: Ман Л. И. Жизнь и плавания капитана Мана // Природа. 2003. № 12. С. 59–70. Согласно воле И. А. Мана он похоронен на одном из антарктических островов.

¹⁵Голод в Поволжье начала 1920-х гг. был вызван страшной засухой, повлекшей неурожай, и усугубившей ситуацию большевистской политикой «продразверстки» – насильственного изъятия зерна у крестьян. В Саратовской губернии из 2,7 млн. жителей осенью 1921 г. голодало до 31% населения, зимой 1922 г. – более 50%, весной – летом 1922 г. – до 70%. По отдельным районам (Новоузенский уезд и Автономная область немцев Поволжья) число голодающих доходило до 90–99% населения (см.: Бондареко Т. Ю. Фритьоф Нансен: миссия в России. М.: Paulsen, 2022. 231 с.) Официальное признание существования голода, охватившего 25 миллионов человек, было сделано 26 июня 1921 г. в газете «Правда». В июле была разрешена деятельность (под почетным председательством писателя В. Г. Короленко) беспартийного Всероссийского комитета помощи голодающим,



обучение в университете для О. Антонова было платным. В ГАСО, в фонде Саратовского университета, есть данные о том, что, начав своё студенчество с октября 1922 года, он исправно вносил плату за обучение – вплоть до июня 1923-го¹⁶. В январе 1983 г. в своем письме в Саратов [2] О. К. Антонов вспоминает своих друзей, которые в голодное время работали в распределительном пункте продуктов (Крытый рынок) Американской администрации помощи (сокращенно – АРА; англ.: American Relief Administration, ARA)¹⁷. А вот И. Ман в 1921 г. в связи с невероятно сложными жизненными обстоятельствами прервал учебу и уехал в Ртищево, где 5 месяцев работал помощником уполномоченного распределительной базы, а затем заведующим складом Международного союза помощи детям, функционировавшего под эгидой Фритьофа Нансена¹⁸.

В 1923 г. О. Антонов и И. Ман вынуждены были оставить обучение в СГУ, поскольку с 1 июля 1923 г. Циркуляром Народного комиссариата просвещения факультет путей сообщения был закрыт¹⁹. Студенты распределялись по другим вузам и факультетам. Таким образом, О. Антонов

проучился в Саратовском университете лишь первый курс (И. Ман – два курса), накопив за это время первый запас своих знаний по высшей математике и физике. В числе преподавателей были профессора В. В. Голубев, Г. Н. Свешников, И. Ф. Полак, К. А. Леонтьев, доцент Г. П. Боев [9–12].

Студентам путейского факультета полагались бесплатные железнодорожные билеты. Получив такие бумаги, студенты разъехались по разным городам (И. Ман уехал в Петроград и поступил в Морской техникум). Но Олег Антонов в 1923–1925 гг. взял двухлетнюю паузу в учебе и всецело отдался своему любимому увлечению – конструированию и пропаганде планеров. И только в 1925 г. он поступил в Ленинградский политехнический институт.

«Планер – ступень, ведущая в небо»

Слет планеристов в Коктебеле 1924 г.

В книге «Десять раз сначала» О. К. Антонов вспоминал:

«Организация в 1923 году Общества друзей воздушного флота²⁰ была большим событием в жизни

который, правда, вскоре был ошельмован и «вытеснен» правительственной Центральной комиссией помощи голодающим при ВЦИК. Необыкновенно действенным оказалось обращение писателя Максима Горького «Ко всем честным людям», опубликованное в конце июля 1921 г. за рубежом. Международные гуманитарные организации развернули ширококомасштабные акции помощи голодающим в Поволжье.

¹⁶ ГАСО Ф. Р-332. Оп.1. Д. 240. Л. 21–21 об.

¹⁷ Неправительственная организация АРА была создана в США для оказания продовольственной помощи европейским странам, пострадавшим в Первой мировой войне. Возглавлялась будущим президентом США Г. Гувером и просуществовала в 1919–1923 гг. Как АРА, так и другие зарубежные гуманитарные миссии, включая миссию Ф. Нансена, работали на основе договора с правительством РСФСР. Главным условием работы АРА было: Советское правительство предоставляет АРА свободу по организации помощи так, как она считает нужным (это вызывало крайнее неудовольствие властей), а АРА обязуется кормить население, оставаясь вне политики. АРА доставляла грузы из Америки в российские порты, распространяла продовольствие, оказывала медицинскую помощь. Советские власти брали на себя расходы, связанные с внутренней транспортировкой, складированием, помещениями для АРА, связь, оплату местному персоналу. АРА имела право самостоятельно подбирать необходимый служебный персонал из местного населения (численность зарубежных сотрудников в стране была от 200 до 300 чел., местного персонала – в 1000 раз больше). В течение двух лет АРА кормила около 10 миллионов человек. Зарубежная помощь прервалась в 1923 г., когда РСФСР начала экспортировать зерно. Объективно помощь АРА стала возможной потому, что за годы Первой мировой войны в США скопилось огромное количество продовольствия, которое могло дестабилизировать внутренний рынок и разорить фермеров. Помощь АРА в течение последующих нескольких десятилетий принижалась, её обвиняли в контрреволюционной деятельности, вывозе ценных предметов из страны.

Представителем правительства РСФСР при всех заграничных организациях помощи голодающим в Саратовской губернии был Сергей Александрович Бирман (1890–1947). Координационный центр помощи голодающим находился в доме по ул. Грошова, 8.

¹⁸ ГАСО. Ф. 332. Оп. 5. Д. 189. Д. 3808. Л. 5. Люция Ивановна Ман (1935–2005) писала про отца: «Времена были голодные. Приходилось подрабатывать рабочим на складе, куда поступала помощь голодающим Поволжья. В конце дня рабочим разрешалось подметать склад и собирать остатки просыпавшейся муки, сахара, какао. В 1921 г. в Саратов приезжал Фритьоф Нансен, знаменитый полярный исследователь, гуманист и друг России, руководитель Фонда помощи голодающим Поволжья. К тому времени море и полярные исследования уже завладели всеми помыслами отца, а мимолетная встреча с Нансеном только укрепила его уверенность в том, что ему пора «двигаться к настоящему морю»» (Природа, 2002. № 12. С. 61).

¹⁹ ГАСО. Ф. Р-332. Оп.1. Д. 255. Л.49 об.

²⁰ Ответственным секретарем Саратовского губернского отделения ОДВФ был Юрий Алексеевич Голубев. Полагают, что именно в честь него Олег Антонов назвал свой первый планер «Голубем». Создание Общества друзей воздушного флота в марте 1923 г. стало кульминацией начавшейся в 1921 г. пропагандистской кампании по сбору финансовых средств для авиации. Это было главной целью Общества. Кроме того, важным считалось привлечение молодежи к занятиям авиамоделированием, планеризмом и авиационными видами спорта, подготовка летных кадров. На объединенном заседании руководства ОДВФ



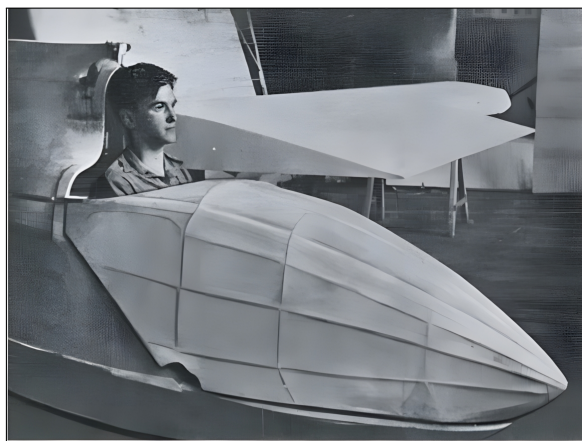
Советской страны. Для молодежи, бредящей авиацией, оно открыло двери в небо. Летом того же года при губернском отделе ОДВФ были организованы спортсекция и кружок планеристов. Не имея никакого опыта, группа молодых ребят все же была уверена, что сможет построить планер сама. Да и кто тогда мог помочь? В Саратове никакой авиационной промышленности и никаких авиаспециалистов не было. <...> Начавший выходить в 1920 году первый журнал «Вестник Воздушного флота» был для нас откровением. <...> С постройкой дело было проще. Почти все ребята были рабочими, знали два-три ремесла. Занятия моделизмом еще крепче подружили нас с рубанком, дрелью, напильником и кистью, с тонкой работой, привили аккуратность, чувство материала, глазомер. Дело кипело.

Постепенно, по мере того как вырисовывались отдельные части планера: ажурные лонжероны крыльев, каркас фюзеляжа, оперения, – в мастерской стали появляться все новые ребята, неведомым каким образом пронюхавшие, что строится что-то интересное, что должно полететь.

В 1924 г. наш планёр «Голубь» побывал на слете в Коктебеле, а на следующий год я уехал учиться [в Ленинград]» [3, с. 138, 139].

Строили планер ребята в помещении Саратовского индустриального техникума летом 1924 г. (именно на его базе проводилась часть занятий путейского факультета). Подробный рассказ о слете планеристов в Коктебеле опубликовала газета «Саратовские известия» 23 октября 1924 г. Завершалась заметка словами:

«Т.т. Антонов и Броварский в дальнейшем считают своей задачей внедрение в широкие слои трудящейся молодежи идеи планеризма, для чего будут в первую очередь организованы кружки планеристов, а затем будет приступлено к постройке планеров».



Олег Антонов в кабине планера «Голубь» (ОКА-1), 1924 г. [5, с. 18]

Oleg Antonov in the cockpit of the glider "Golub" (OKA-1), 1924 [5, p. 18]

Позднее эпопею с участием в планерных испытаниях в Коктебеле О. А. Антонов подробно описал в книге «Десять раз сначала» [3, с. 8–14].

Саратовцы на II всесоюзных планерных испытаниях. (Из беседы с участниками т. Антоновым и т. Броварским.)

Заголовок материала в газете «Саратовские известия» от 23 октября 1924 г. (с. 5), подписанного инициалами МИГ, о планерных испытаниях 1924 г. в Коктебеле

Headline of the article in the newspaper "Saratovskie Izvestia" from October 23, 1924 (p. 5), signed with the initials MIG, about the glider tests of 1924 in Koktebel

и делегатов XII съезда РКП(б) 26 апреля 1923 г. программными задачами Общества были провозглашены «постройка новых самолетов на средства, жертвуемые населением, оказание помощи созданию авиапромышленности, оборудование земной поверхности, помощь в подготовке кадров – авиаинженеров, летчиков, механиков, мотористов», а также активная пропаганда авиации при проведении различных акций и в печати. Вопросы организации ОДВФ стали предметом обсуждения на Первом Всесоюзном совещании ОДВФ в сентябре 1923 г. С ноября 1923 г. стал издаваться печатный орган ОДВФ – авиационно-воздухоплавательный журнал «Самолет». «Другом воздушного флота» мог стать любой, купив акции «Добролета» – первой акционерной авиакомпания (создана в 1923 г.), нагрудные значки с аббревиатурой ОДВФ, благотворительные марки, которые можно было клеить на письма и открытки без зачета их номинала в стоимость пересылки.

В губерниях были созданы отделения ОДВФ, привлекавшие молодежь к построению планеров и проведением соревнований по планеризму. В газете «Саратовские известия» от 5 и 12 мая 1925 г. опубликованы отчеты о деятельности Саратовского губернского отделения ОДВФ за 2 года: «Нас уже 15 тысяч. За нами 2 года строительства воздушного флота. Мы выдвинули в Ленинскую эскадрилью наш аэроплан «Саратовец». На 14 июля (праздник Красной авиации) намечено устройство саратовским ОДВФ состязаний летающих моделей <...> кружков уездов Саратовской губернии. К участию на III Всесоюзном и I Поволжском состязаниях планеров строятся планеры саратовскими кружками «Парящий полет» и «Икар». В маршрут агитполета аэроплана включены Саратов и Вольск».

В 1925 г. ОДВФ и Общество друзей химической обороны и химической промышленности Доброхим были объединены в общество «Авиахим». А в 1927 г. Авиахим и Общество содействия обороне СССР объединились в «Осоавиахим» – общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству.

Для него это было огромное стимулирующее событие, ознаменовавшееся, в том числе, знакомством с выдающимися людьми – летчиком-испытателем К. К. Арцеуловым, конструкторами С. В. Ильюшиным и С. П. Королевым.

Участие в конкурсе журнала «Смена». Непосредственно перед смотром планеров в Коктебеле, в мае 1924 г., О. Антонов был признан победителем журнала «Смена» и московского кружка планеристов «Парящий полет» на лучший проект планера. Для него стала сюрпризом обложка майского журнала (1924, № 8): он увидел на ней проект своего планера «Голубь», выполненный им в красках. Проект был признан технически грамотным, в журнале были воспроизведены чертежи Антонова и дано описание (сделанное редакцией) инструкции-алгоритма «Как самим построить планер (Организация и задачи планерных кружков)».

Зачем нужны планеры? Удивительным кажется и то, что в том же 1924 г. 18-летний паренек издает две брошюры по линии Саратовского губернского отдела ОДВФ. В одной из них демонстрируется «механизм» изготовления простых бумажных моделей планеров²¹, а во второй обсуждается практически важный вопрос «Зачем нам нужны планеры?»²². На обложке брошюр



Обложка журнала «Смена» 1924 г. с изображением планера О. Антонова

Cover of the magazine "Smena" 1924 with the image of O. Antonov's glider

указаны регалии автора – ответственный секретарь спортсекции Саргуботдела ОДВФ, орга-



Материалы о конструировании планеров на базе чертежей О. Антонова (журнал «Смена», 1924, № 8)

Materials on the design of gliders based on O. Antonov's drawings (magazine «Smena», 1924, No. 8)

²¹ Антонов О. К. Простейшие модели планеров из бумаги / отв. секр. спортсекции Саргуботд. ОДВФ. и конструктор планера "Голубь" О. К. Антонов. Саратов : Сарат. губ. отд. О-ва друзей возд. флота, 1924. 11 с.: ил.

²² Антонов О. К. Зачем нам нужны планеры? / отв. секр. спортсекции Саргуботд. О. Д. В. Ф., организатор 1-го кружка планеристов О. К. Антонов. 2-е изд., испр. и доп. Саратов : Сарат. губ. отд. О-ва друзей возд. флота, 1925. 18 с.: ил.



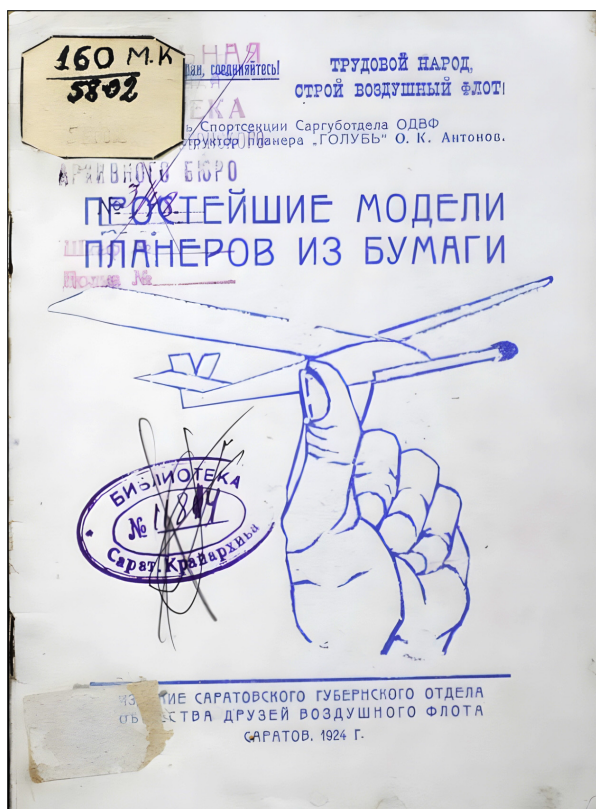
низатор 1-го кружка планеристов, конструктор планера «Голубь» О. К. Антонов.

В брошюре «Зачем нам нужны планеры» автор провозглашает: «Планер – ступень, ведущая в небо», а приводимые автором доводы несут, пожалуй, универсальный (касающиеся любых типов летательных аппаратов), прогностический характер – как для мирной области использования, так и для военной²³.

В 1924 г. он публикует заметку «Планер системы О. К. Антонова» в журнале ОДВФ «Самолет», а в 1925 г. – материалы «Стройте модели» и «Новые формы планеров из бумаги» в журнале ОДВФ Северо-Западной области.

Разработка новых моделей планеров. Летом 1927 г. О. Антонов, будучи уже студентом Ленинградского политехнического инсти-

тута, руководил испытаниями своего планера ОКА-2 на 200-метровой возвышенности в северо-восточной части окрестностей г. Саратова, для которой существуют схожие наименования – Жарин Бугор (сейчас оно – официальное, присутствует на картах) и Жареный Бугор («простонародное», употреблявшееся в прессе в 1920-е гг.). В книге «Десять раз сначала» Антонов рассказывает об этих испытаниях с определенной долей профессионального юмора (раздел книги называется «Первое знакомство с пограничным слоем») и даже приводит математические расчеты, доказывающие, что подъемная сила в тот момент (230 кг) была больше, «чем весил планёр (102 кг) и пилот в трусах и тапочках (64 кг)», т. е. планёр должен был прекрасно летать, а он это делать не хотел. Антонов пишет:



Брошюры О. К. Антонова, выпущенные в Саратове в 1924 г. (Фонд научно-справочной библиотеки Государственного архива Саратовской области)

Brochures by O. K. Antonov, published in Saratov in 1924 (Fund of the scientific reference library of the Saratov Region State Archives)

²³«Самолет для всех внесет в жизнь новый элемент, он сделает жизнь удобной, легкой и культурной. Он оздоровит крестьянское хозяйство и облегчит работу землемеров, делая с помощью воздушной фотографии в несколько минут идеально точные и наглядные планы близлежащей местности» [1, с. 21].

«...Тот, кто имеет господство в воздухе, в современно войне имеет колоссальные преимущества перед врагом: он может беспрепятственно производить разведку расположения войск противника, его передвижения, бомбить окопы, склады, ангары, направлять огонь своей артиллерии по неприятелю и много других преимуществ» [1, с. 20].

«В середине жаркого лета при температуре 30 градусов на «Жареном Бугре» под Саратовом на высоте 180 метров над уровнем моря <...> мы испытывали планёр. Должен ли очень легкий учебный планёр с нагрузкой всего 8,5 килограмма на квадратный метр взлететь, если шесть молодых, здоровых саратовских ребят тянут его на верёвке под горку, против ветра силой 5–6 метров в секунду? Разумеется, должен! <...> Но он не взлетал... Это противоречило даже тому маленькому опыту, который был у меня, видевшего полеты на Вторых всесоюзных планёрных испытаниях. Мы выждали еще более

От модели через опыт к самолету

На всесоюзные состязания летающих моделей.

В результате состязаний, устроенных спортивной Саратовской «Авиахимия» и посмертно и во вторник, на отрывавшихся в Москве всесоюзных состязаниях летающих моделей Саратов будет представлен двумя моделями монопланного типа и моделью планера. На состязаниях слуг конструктора моделей комсомолец Вальев (член кружка пм. бр. Байт) и пионер Урлапов (чл. кр. «Парящий полет»). Кроме того, один из первых в Саратове планеристов конструктор Антонов также берет в Москву модель планера.

Нужно надеяться, что первое всесоюзное состязание даст сильный толчок развитию модельного спорта.

Усилить воспитательную работу.

Во время дополнительных состязаний моделей во вторник произошел случай, который указывает на настоятельную необходимость углубления и расширения пропаганды значения авиамодельного спорта в Саратове.

К началу состязаний за Соколовой горой собралось свыше двухсот зрителей, большей частью из районов, прилегающих к горе. Среди молодежи, которая сильно интересуется модельным спортом, к сожалению нашлась группа хулиганов, которые сильно мешали ходу состязаний. Дело дошло даже до того, что эта группа стала кидать камни в модели и в результате несколько моделей сломаны и исковерканы. Между тем, в конструировании каждой модели каждым моделистом вложено не мало любовного труда и изобретательности.

Заметка из газеты «Саратовские известия» от 27 августа 1926 г., с. 3

Note from the newspaper "Saratovskie Izvestia" dated August 27, 1926, p. 3

Планерный спорт

Первые полеты.

Недавно в Саратове были устроены пробные испытания планеристов. Испытания происходили в 10 верстах от Саратова, на так называемом «Жареном бугре». В полетах принимали участие все «старые» моделисты, немало поработавшие в области конструирования летающих моделей и теоретического планирования. Впервые они же попробовали свои силы в полетах на планере, построенном собственными силами в мастерской ОСО-Авиахимия, по чертежам саратовского конструктора тов. О. Антонова—ОК 2.

Первые по существу испытания нужно считать вполне удавшимися. Попытки происходили два дня. В первый день модель-планерист т. Васильев поднялся на высоту в 13 метров и пролетел 140 метров. На следующий день планер был отрегулирован и т. т. Видишев, Васильев Урланов и Урадов совершили каждый по 4 влета. Т. Видишев в этот день пролетел 170 м., продержавшись в воздухе 26-27 с., и сделал прекрасную посадку. Всего таким образом в этот день было сделано 16 влетов.

После испытаний эти четверо товарищей начали подготовку к сдаче экзамена на звание пилотов-планеристов.

В дальнейшем нужно создать благоприятные условия для развития модельного-планерного спорта в Саратове. Губсовет ОСО-Авиахимия со своей стороны отпускает на это дело около 2000 рублей на летнюю работу. Из этих денег около половины пойдет на модельный спорт, а остальные на постройку двух планеров.

Заметка из газеты «Саратовские известия» от 22 мая 1928 г., с. 4

Note from the newspaper "Saratovskie Izvestia" dated May 22, 1928, p. 4

сильного северо-западного ветра. Под его ударами ковыль ходил волнами и кузнечики пулями пролетали мимо наших носов.

Еще одна попытка. Ребята бегут, как будто от этого зависит спасение их жизни. Сверкают подошвы, до блеска натёртые сухой травой. Планёр быстро катится на своих деревянных колёсах, сделанных из кругов венских стульев. Я стремлюсь облегчить разбег, давая ручку от себя, потом резко беру полностью на себя. Планёр вяло отделяется от земли и, пропланировав десяток метров, тяжело плюхается, со скрипом и стуком прыгая по щербатому склону «Жареного Бугра». Обессиленные, мы возвращаемся к палатке. Ни разговоров, ни смеха. Мне, как конструктору планёра, и досадно, и стыдно. Но ведь планёр построен правильно! Он должен летать! В чем же дело?» [3, с. 14–16].



К началу занятий О. Антонов уезжает в Ленинград с тягостным ощущением, как он выразился, не состоявшегося по его вине события. А загадка разрешилась весной будущего года. Еще до возвращения Антонова ребята вновь вытащили планёр на Жарин Бугор, но перед полетами пористый материал мадаполам, которым был обтянут планёр, «они покрыли раствором крахмала, не обращая внимания на то, что в прошлом году они бросили эту затею, так как плотно от этого провисло между нервюрами, будто кожа на рёбрах худой лошади» [3, с. 16].



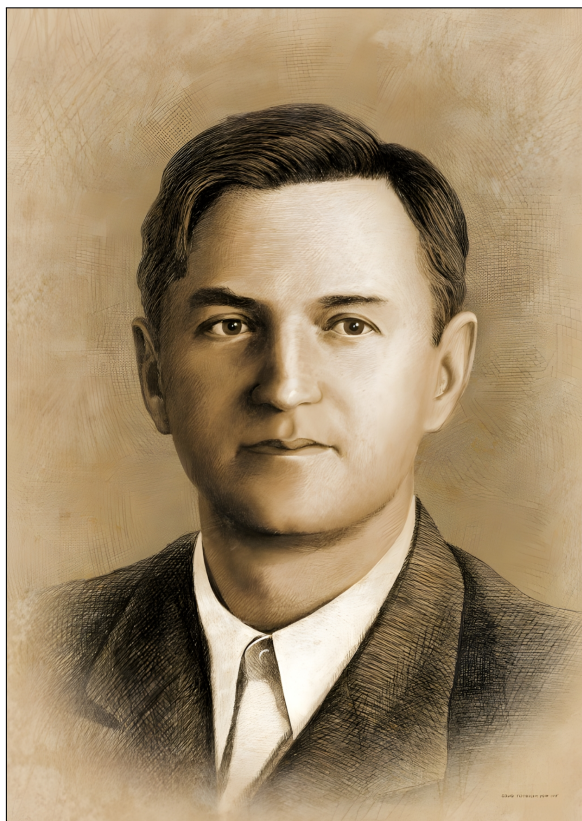
Олег Антонов на испытании своего планера «ОКА-2», 1927 г. [3]

Oleg Antonov testing his OKA-2 glider, 1927 [3]

Каково же было удивление всех, когда с первых же метров планёр легко отделился от земли, набрал два-три десятка метров высоты и пошел, и пошёл планировать в долину! И все благодаря крахмалу, который закупорил поры легкой редкой ткани, уменьшив толщину пограничного слоя воздуха вокруг крыльев, что обусловило увеличение подъемной силы. Победная реляция с подробностями была опубликована в газете «Саратовские известия» 22 мая 1928 г.!

Фамилия Антонова не раз встречается в материалах саратовской прессы второй половины 1920-х гг., посвященных планеризму, ОДВФ и образованных на его основе обществам Авиахиму и Осоавиахиму. В соревнованиях по авиа-моделированию и планерному спорту на планерах участвовали многие участники его кружка конструктора (так он уже в те годы стал именоваться) О. Антонова.

В Ленинграде в годы учебы в Политехническом институте Антонов продолжал заниматься конструированием планеров, а после окончания института в 1930 г. получил направление в Москву для налаживания их серийного производства.



Выпускник авиастроительного факультета Ленинградского политехнического института 1930 г. Олег Константинович Антонов. Портрет любезно предоставлен Музеем истории Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого (2024)

Graduate of the aircraft construction department of the Leningrad Polytechnic Institute in 1930 Oleg K. Antonov. Portrait courtesy of the Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University History Museum (2024)

Заключение

Дальнейшая жизненная траектория О. К. Антонова как конструктора планеров и самолетов пролегла через Москву, Новосибирск, Киев. В Москве он стал главным конструктором планерного завода Осоавиахима, выпустившего сериями около 30 типов безмоторных аппаратов для аэроклубов страны. Он всегда ратовал за массовые занятия планерным спортом. В конце 1930-х гг. его беспокоило, что Осоавиахим перестал поддерживать массовое движение любителей воздухоплавания, что выражалось в сокращении производства планеров для аэроклубов, предельно жестком отборе (по уровню летной квалификации) участников соревнований, причем на вполне определенных типах планеров (только конструкторов О. Антонова и Г. Грошева). Руководством Осоавиахима это объяснялось



необходимостью снижения числа несчастных случаев и опасных полетных маршрутов²⁴.

Планерный завод был закрыт, и центр тяжести конструкторской деятельности О. К. Антонова сместился в область создания транспортных и универсальных самолетов, где и реализовался его исключительный талант. Транспортные самолеты – это особая «фишка» О. К. Антонова, но на его счету и другие прекрасные типы гражданских и военных самолетов, отличающиеся универсальностью, надежностью, рентабельностью и долговременным использованием²⁵. «Долгожителем»-рекордсменом является созданный в 1940-х гг. оригинальный биплан Ан-2, нашедший широчайшее применение как сельскохозяйственный (знаменитый «кукурузник»), пассажирский (перевоз сотни миллионов пассажиров), спортивный и учебный самолет. Любил Антонов и свою «Пчелку» – самолет Ан-14 (1960), способный взлетать и садиться на самых маленьких площадках. Большую социальную роль

сыграл региональный и межрегиональный (близкие и средние расстояния) пассажирский самолет Ан-24 (1959).

Беспрецедентный вклад О. К. Антонова в развитие отечественной авиации был отмечен Государственными премиями, избранием академиком АН СССР, присвоением звания Героя Социалистического Труда.

Автобиографическая книга О. К. Антонова «Десять раз сначала» представляет его как интересного и остроумного рассказчика. Он обладал художественным талантом, на досуге писал картины маслом. Часть его живописных работ можно увидеть в названной книге. С юных лет любил теннис, студентом играл на площадке Саратовского университета с Николаем Чернышевским, внуком Н. Г. Чернышевского [2].

Книга О. К. Антонова «Для всех и для себя» (М. : Экономика, 1965) и его публицистические статьи характеризуют Олега Константиновича как опытного практика и тонкого знатока



Ю. А. Гагарин и О. К. Антонов, 1966 г. (РГАНТД. Архивный № 1-5920)
Yury A. Gagarin and Oleg K. Antonov, 1966 (RGANTD, Archive No. 1-5920)

²⁴Меры эти поклонники воздушного парения считали недальновидными, поскольку они, на их взгляд, не стимулировали изобретательскую деятельность в области безмоторной авиации (в том числе в части автостарта планеров) и приводили к резкому снижению числа профессионально подготовленных планеристов. Политику Осоавиахима О. К. Антонов в газете «Известия» (№ 113 от 15 мая 1937 г.) охарактеризовал словами «равнодушие и самореклама». Вместе с ним материал подписали еще 26 человек – конструкторы, инженеры, другие работники планерного завода, летчики-испытатели. Среди них обращают на себя внимание прежде всего такие имена: Г. Ф. Грошев, конструктор многоместных планеров; В. С. Пышнов, участник соревнований планеристов в Коктебеле 1923–1924 гг., конструктор, начальник кафедры «Динамика полетов» Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, будущий доктор технических наук, генерал-лейтенант; Б. В. Раушенбах, участник соревнований в Коктебеле, конструктор, будущий конструктор космической техники, академик АН СССР. Материал за авторством О. К. Антонова включен в [1, с. 204–206].

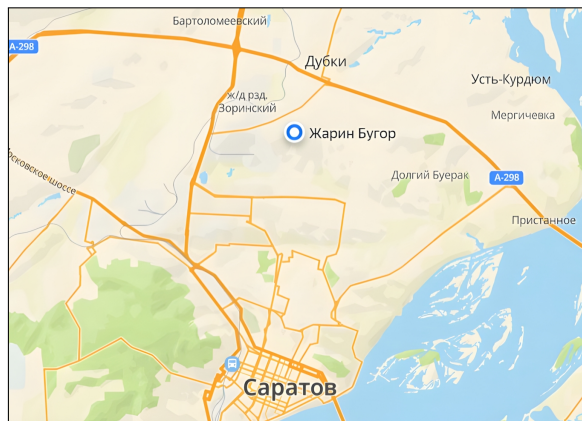
²⁵См.: Якубович Н. В. Неизвестный Антонов. М. : Яуза; Эксмо, 2009. 384 с.



и критика современной ему экономической системы. В этой книге найдутся экономические положения, не утратившие своего значения для современности.

Иногда Олегу Константиновичу удавалось осуществлять и свою давнюю мечту – полетать за штурвалом «своего» самолета. Символично, что биографические линии О. К. Антонова и первого космонавта мира Ю. А. Гагарина имеют пересечение у склона скромного холма под Саратовом. Олег Константинович здесь в 1927 г. впервые осуществил полет на сконструированном им планере, а Юрий Алексеевич в 1955 г. впервые совершил самостоятельный полет на самолете и прыгнул с парашютом в непосредственной близости от Жарина Бугра.

Письма Антонова в Саратов свидетельствуют, что Саратов он не забывал никогда, а под



Жарин Бугор на схеме Гагаринского района г. Саратова, 2024 г.

Zharin Bugor on the map of Saratov Gagarin district, 2024
конец жизни испытывал и острое ностальгическое чувство. Однажды он прислал план памятных для него в Саратове мест [2]²⁶. Адресат



Мемориальной доска на доме по ул. Дзержинского, 39 (установлена согласно решению Саргорисполкома от 31 декабря 1987 г.)

Memorial plaque on the house at 39 Dzerzhinsky Street (installed in accordance with the decision of the Saratov City Executive Committee on December 31, 1987)



Мемориальная доска на здании 1-й гимназии (установлена согласно решению Саргорисполкома от 13 декабря 1985 г.)

Memorial plaque on the building of the 1st Gymnasium (installed in accordance with the decision of the Saratov City Executive Committee dated December 13, 1985)

²⁶ В письме О. К. Антонова от 11–15 января 1983 г. (указано даже время начала письма – 17 ч. 42 мин. 11 января), хранящемся в Саратовском областном музее краеведения, временем проживания семьи Антоновых в доме на Грошовой (Дзержинского) названы 1916–1922 гг. Адресом на Грошовой улице в заявлении на поступление в СГУ Антонов называет дом № 41. Для периода с 1922 по 1925 г. на плане указано местоположение дома Антоновых на ул. Цыганская (ул. Кутякова) между улицами Вольская и Ильинская (Чапаева). А самый первый период жизни Антоновых в Саратове, согласно тому же плану, семья провела



письма О. К. Антонова – Татьяна Викторовна Скворцова. Ее друг детства и юности Олег Антонов, уехав из Саратова, писал ей, Тате, начиная с 1926 г. [2]. В октябре 1988 г. Татьяна Викторовна подарила в Саратовский областной краеведческий музей письма, полученные от О. К. Антонова в 1970–1980 гг.

На доме по ул. Дзержинского (б. Грошовой), где жил О. К. Антонов, и на здании бывшего реального училища, где он учился, установлены памятные доски-«близнецы».

Решением Саратовского горисполкома от 10 марта 1981 г. О. К. Антонову было присвоено звание Почётного гражданина г. Саратова. Спустя четыре года, 12 апреля 1985 г., Второй проезд Строителей в Ленинском районе был переименован в улицу Академика Антонова О. К.

Список литературы

1. Антонов О. К. Планеры. Самолеты / отв. ред. Б. Е. Патон. Киев : Наукова думка, 1990. 504 с.
2. Шашкина М. Н. Олег Константинович Антонов: эпизоды саратовской жизни авиаконструктора // Память о прошлом – 2021. X Самарский историко-архивный форум, посвященный 60-летию полета Ю. А. Гагарина в космос (Самара, 15–20 апреля 2021 г.) : сб. науч. трудов / сост. О. Ю. Козырь, Г. С. Пашковская, О. В. Корбан. Самара : РГА в Самаре, 2021. С. 67–74.
3. Антонов О. К. Десять раз сначала: рассказы. Киев : Веселка, 1981. 165 с.
4. Казаков В. Б. Сотвори себя: Документально-художественная повесть об авиаконструкторе О. К. Антонове; Бесшумный десант: Очерки. Саратов : Приволжское книжное издательство, 1986. 480 с.
5. Антонов О. К. О красоте. Разговор на важную тему // Техническая эстетика. 1985. № 8. С. 18–19.
6. Аникин В. М. Имени П. Н. Яблочкова // Очерки истории физико-математического образования в Саратовском университете. Саратов : Издательство Саратовского университета, 2023. Вып. 5. С. 58–94.
7. Аникин В. М., Гнеденко Д. Б., Федорова М. А. Саратовские годы братьев Бориса и Глеба Гнеденко // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : Физика. 2023. Т. 23, вып. 1. С. 68–98. <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2023-23-1-68-98>, EDN: WIJAUS
8. Аникин В. М. Гнеденко Д. Б., Федорова М. А. Как учились математики и физики на педагогическом факультете СГУ. Судьбы преподавателей и студентов // Очерки истории физико-математического образования в Саратовском университете. Саратов : Издательство Саратовского университета, 2023. Вып. 5. С. 8–57.

9. Аникин В. М. Профессор, декан, ректор Саратовского университета Владимир Васильевич Голубев. 2. «Двенадцатилетнее пребывание в Саратове сыграло в моей жизни исключительное значение» // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : Физика. 2022. Т. 22, вып. 2. С. 170–188. <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2022-22-2-170-188>
10. Аникин В. М. Профессор астрономии Саратовского университета Иосиф Фёдорович Полак (1881–1954) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : Физика. 2020. Т. 20, вып. 2. С. 144–159. <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2020-20-2-144-159>
11. Голубков П. В. Константин Александрович Леонтьев // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : Физика. 2014. Т. 14, вып. 1. С. 65–68. EDN: RGAWEB
12. Аникин В. М. Профессор Саратовского университета Георгий Петрович Боев (1898–1959) // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия : Физика. 2024. Т. 24, вып. 3. С. 306–322. <https://fizika.sgu.ru> <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2024-24-3-306-322>, EDN: ZZBMAX

References

1. Antonov O. K. *Planery. Samolety* [Paton B. E., ed. Gliders. Aircraft]. Kiev, Naukova Dumka, 1990. 504 p. (in Russian).
2. Shashkina M. N. Oleg Konstantinovich Antonov: Episodes of the Saratov life of an aircraft designer. *Pamyat' o proshlom – 2021. X Samarskii istoriko-arkhivnyi forum, posvyashchennyi 60-letiyu poleta Yu. A. Gagarina v kosmos (Samara, 15–20 aprelya 2021 g.): sb. nauch. trudov. Sost. O. Yu. Kozyr', G. S. Pashkovskaya, O. V. Korban* [Kozyr O. Yu., Pashkovskaya G. S., Korban O. V., comp. Memory of the Past – 2021. X Samara Historical and Archival Forum dedicated to the 60th anniversary of Yuri Gagarin's flight into space (Samara, April 15–20, 2021): Collection of scientific works. Samara, RGA in Samara, 2021, pp. 67–74 (in Russian).
3. Antonov O. K. *Desyat' raz snachala: rasskazy* [Ten Times from the Beginning: Stories]. Kiev, Veselka, 1981. 165 p. (in Russian).
4. Kazakov V. B. *Sotvory sebya: Dokumental'no-khudozhestvennaya povest' o konstruktore O. K. Antonove* [Create yourself: A documentary-fiction story about aircraft designer O. K. Antonov; Silent landing: Essays]. Saratov, Privolzhskoye knizhnoye izdatel'stvo, 1986. 480 p. (in Russian).
5. Antonov O. K. On beauty. Conversation on an important topic. *Tekhnicheskaya estetika* [Technical Aesthetics], 1985, no. 8, pp. 18–19 (in Russian).
6. Anikin V. M. Named after P. N. Yablochkov. *Ocherki istorii fiziko-matematicheskogo obrazovaniya v Saratovskom universitete* [Anikin V. M., ed. Essays on the

в доме на Вольской вблизи М. Сергиевской (Мичурина), т. е. рядом с Первым Александро-Мариинским реальным училищем. Последние два дома предстоит еще точно идентифицировать.



history of physics and mathematics education at the Saratov University]. Saratov, Saratov State University Publ., 2023, iss. 5, pp. 58–94 (in Russian).

7. Anikin V. M., Gnedenko D. B., Fedorova M. A. Saratov life of brothers Boris and Gleb Gnedenko. *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2023, vol. 23, iss. 1, pp. 68–98 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2023-23-1-68-98>, EDN: WIJAUS
8. Anikin V. M., Gnedenko D. B., Fedorova M. A. How mathematicians and physicists studied at the pedagogical faculty of Saratov State University. The fate of teachers and students. *Ocherki istorii fiziko-matematicheskogo obrazovaniya v Saratovskom universitete* [Anikin V. M., ed. Essays on the history of physics and mathematics education at the Saratov University]. Saratov, Saratov State University Publ., 2020, iss. 5, pp. 8–57 (in Russian).
9. Anikin V. M. Professor, dean and rector of Saratov University Vladimir V. Golubev. 2. «The twelve-year stay

in Saratov played an exceptional meaning in my life». *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2022, vol. 22, iss. 2, pp. 170–188 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2022-22-2-170-188>

10. Anikin V. M. Professor of Astronomy of Saratov State University Joseph Fedorovich Polak (1881–1954). *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2020, vol. 20, iss. 2, pp. 144–159 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2020-20-2-144-159>
11. Golubkov P. V. Konstantin Aleksandrovich Leont'ev // *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2014, vol. 14, iss. 1, pp. 65–68. EDN: RGAWEB
12. Anikin V. M. Professor of Saratov University Georgy P. Boev (1898–1959). *Izvestiya of Saratov University. Physics*, 2024, vol. 24, iss. 3, pp. 306–322 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1817-3020-2024-24-3-306-322>, EDN: ZZBMAX

Поступила в редакцию 18.11.2024; одобрена после рецензирования 28.11.2024; принята к публикации 20.12.2024; опубликована 31.03.2025

The article was submitted 18.11.2024; approved after reviewing 28.11.2024; accepted for publication 20.12.2024; published 31.03.2025