

**Приветственное слово  
ректора ГГТУ им. П. О. Сухого  
доктора физико-математических наук, профессора  
С. И. Тимошина**

---

**АВИАКОНСТРУКТОР, ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ\***  
(к 125-летию со дня рождения П. О. Сухого)

XIII Международная научно-техническая конференция «Современные проблемы машиноведения» (научные чтения, посвященные П. О. Сухому) проводится в год 125-летия со дня рождения выдающегося авиаконструктора Павла Осиповича Сухого.

С Беларусью связаны детство и молодые годы его жизни: родился 22 июля 1895 г. в местечке Глубокое Виленской губернии в семье учителя, учился и окончил гимназию в Гомеле. После окончания гимназии Сухой решает поступать в Московское императорское техническое училище.

Поступив в училище в 1915 г., только в 1921 г., после службы в пулеметной роте, работы учителем математики, он смог продолжить обучение. Трудлюбие и исключительная способность схватывать суть инженерного решения выделяли Сухого из числа студентов. В 1924 г. Андрей Николаевич Туполев приглашает способного студента Сухого, еще не окончившего учебу, работать чертежником в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Под руководством А. Н. Туполева успешно защищает дипломный проект, и в 1925 г. Павел Осипович становится полноправным сотрудником ЦАГИ.

Приступив в конце 1925 г. к созданию нового самолета И-4 (АНТ-5), бригада Сухого первый производственный экзамен сдала успешно. В декабре 1927 г. решился вопрос о запуске самолета в серию на авиазаводе. Павел Осипович Сухой в качестве ответственного технического представителя КБ Туполева руководил серийной постройкой самолета. Скоростной, маневренный, отличавшийся современными формами и изяществом, И-4 получил право на долгую жизнь. Он состоял на вооружении Красной Армии с 1928 по 1933 г. Таким был первый вклад Павла Осиповича Сухого и его товарищей по бригаде в отечественное самолетостроение.

В 1932 г. Павел Осипович назначается руководителем бригады по проектированию и постройке знаменитого впоследствии самолета РД («Рекорд Дальности», АНТ-25). Требование дальности полета РД привело к созданию крыльев необычно большого удлинения, а задача сохранения прочности была блестяще решена размещением бензина в кессоне крыла. На этой машине были успешно совершены даль-

---

\*Кузьмина, Л. Генеральный конструктор Павел Сухой: (страницы жизни) / Л. Кузьмина. – Минск : Беларусь, 1985. – 239 с. ; Режим доступа: [http://history-of-wars.ru/imena\\_v\\_istori/533-pavel-osipovich-suxoj.html](http://history-of-wars.ru/imena_v_istori/533-pavel-osipovich-suxoj.html).

ние перелеты, в том числе через Северный полюс в Америку экипажами В. П. Чкалова и М. М. Громова, и установлены два мировых рекорда дальности без посадок. На базе РД бригада П. О. Сухого сконструировала одномоторный бомбардировщик ДБ-1, а затем двухмоторный ДБ-2, на гражданском варианте которого («Родина») женский экипаж в составе В. С. Гризодубовой, П. Д. Осипенко и М. М. Расковой в сентябре 1938 г. совершил беспосадочный перелет Москва–Керби (Дальний Восток), установив международный женский рекорд дальности.

Еще в середине 30-х гг. возникла идея создания многоцелевого фронтового самолета. Совместить в одном самолете качества штурмовика, ближнего бомбардировщика, истребителя и разведчика чрезвычайно трудно. Именно поэтому было решено объявить конкурс среди самолетостроительных КБ. Главное условие конкурса – не только придать самолету необходимые тактико-технические данные, но и добиться простоты конструкции, при которой можно было бы механизировать процесс производства. В этом конкурсе победил проект, созданный бригадой П. О. Сухого. Это открыло возможность организации конструкторского бюро под его руководством. Был запущен в серию ближний бомбардировщик «Иванов», а с 1940 г. начался массовый выпуск этих самолетов, получивших название Су-2. Самолет Су-2 участвовал в боях Великой Отечественной войны в качестве штурмовика и ближнего бомбардировщика.

В 1940 г. П. О. Сухому, без защиты диссертации, была присвоена ученая степень доктора технических наук.

В трудные военные годы проходили работы по созданию еще более совершенных боевых машин. В 1943 г. за создание штурмовика Су-6 Павел Осипович Сухой удостоен Сталинской премии I степени. А оригинальный по конструкции самолет Су-5 стал предвестником эры реактивной авиации.

В военные и послевоенные годы формировалось не только ядро коллектива КБ Сухого, но и особый, присущий только ему стиль работы. Постоянный поиск новых, необычных решений; решимость идти на риск в применении новейших систем, во имя создания лучшей, устремленной в будущее машины; подлинный энтузиазм, необыкновенная скромность, нежелание выпячивать свои успехи и рекламировать достоинства своих машин; предельно уважительное отношение к пожеланиям и требованиям заказчика; стремление во что бы то ни стало довести машину до совершенства. Этот характерный для «суховцев» стиль складывался не сам по себе, не стихийно, а под влиянием личности главного конструктора, человека необычайно талантливого, обладающего огромной инженерной интуицией, требовательного руководителя и внимательного, порядочного и скромного человека.

Первым реактивным самолетом КБ П. О. Сухого стал созданный в 1946 г. фронтовой истребитель Су-9 с двумя турбореактивными двигателями. Павел Осипович вводит в его конструкцию много новинок: впервые в практике отечественного самолетостроения на нем были применены тормозной парашют для уменьшения пробега при посадке, бустерное управление для уменьшения усилия на ручке управления при больших скоростях полета, катапультируемое сиденье и др. Можно сказать, он весь был соткан из новшеств. Затем создаются истребитель-перехватчик Су-11, первый советский трансзвуковой самолет Су-15, экспериментальный истребитель Су-17. На Су-17 впервые в мире решался вопрос спасения летчика на больших высотах с помощью отделяемой носовой части фюзеляжа вместе с герметичной кабиной. Но самолету, опередившему время, взлететь не удалось из-за ликвидации КБ в 1949 г. Главному конструктору предложили заняться ракетами, а после того, как П. О. Сухой отказался, назначили заместителем А. Н. Туполева.

Во всех работах периода с 1925 по 1953 г. прослеживается незаурядность замысла, уникальность воплощения, обоснованный технический риск. Впервые были сконструированы и применены убирающиеся в полете шасси, гладкая металлическая обшивка, топливные баки-отсеки крыла, катапультируемое кресло летчика, система спасения экипажа в отделяемой кабине, бустер в системе управления, тормозной парашют.

Когда в 1953 г. Павлу Осиповичу Сухому вновь предложили возглавить КБ и передали в его распоряжение производственный коллектив завода № 51, у него уже были готовы проекты новых самолетов. Именно на втором поколении реактивных самолетов наиболее ярко проявился конструкторский талант П. О. Сухого. В 1955 г. поднялся в воздух фронтовой истребитель С-1 и еще через полгода первый советский самолет с треугольным крылом Т-3. В дальнейшем под руководством Павла Осиповича Сухого было создано несколько типов самолетов со многими модификациями, каждый из которых являлся прорывом в отечественной и мировой авиационной науке и технике. Показанные на воздушном параде в 1956 г. самолеты Сухого произвели колоссальное впечатление. Именно тогда в зарубежной печати П. О. Сухого назвали «конструктором, вышедшим из тени». В 1956 г. главный конструктор Павел Осипович Сухой за выдающиеся заслуги в области авиационной техники был награжден орденом Ленина. А через год ему присвоили звание генерального конструктора авиационной техники.

В 1958 г. был запущен в массовое производство самолет Су-7. Летные испытания показали: Су-7 летает быстрее и выше других самолетов. Но военно-воздушные силы страны требовали создания нового самолета со свойствами штурмовика, бомбардировщика и истребителя. Первым советским самолетом с такими данными стал самолет Сухого Су-7Б. В связи с подверженностью военной авиации быстрому моральному старению самолет Су-7Б создавался не только как боевое средство, но и как базовая конструкция для последующей модернизации. В 1965 г. были запущены в серию новые модификации истребителя-бомбардировщика Су-7Б, в конструкции которого впервые удалось объединить необходимые качества. Бесспорно более 20 лет семейство самолетов Су-7Б находилось на вооружении ВВС страны, демонстрируя пример выдающегося долголетия в сверхзвуковой реактивной авиации. За создание фронтового истребителя Су-7Б и нового перехватчика генеральному конструктору Павлу Осиповичу Сухому было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В августе 1966 г. был поднят в воздух первый в СССР экспериментальный самолет С-22И с крылом изменяемой стреловидности, что позволило «управлять аэродинамикой самолета непосредственно в полете», а в августе 1972 г. – первый в мире сверхзвуковой самолет Т-4 с принципиально новой – автоматической – системой управления – новое слово дальней сверхзвуковой авиации.

В последние годы жизни П. О. Сухой работал над созданием высокоэффективных самолетов: истребителя-бомбардировщика Су-17М, фронтового бомбардировщика Су-24, штурмовика Су-25, получившего далее «второе дыхание» за счет заложенных в него широких возможностей модернизации. Был спроектирован высокоманевренный истребитель-перехватчик нового поколения Су-27 (интегральная схема, корневые наплывы, электродистанционная система управления).

П. О. Сухой являлся автором 50 оригинальных конструкций самолетов, из которых 34 были построены и испытаны.

Генеральный конструктор самолетов Павел Осипович Сухой 33 года стоял во главе коллектива ОКБ, под его руководством создавались военные самолеты, из-

вестные во всем мире. Безусловно, он не был провидцем или гениальным одиночкой, самолично создававшим новые самолеты и решавшим весь круг вопросов, возникающих при их создании. Его сила была в коллективе, который он создавал в течение многих лет, в его учениках, на воспитание которых он не жалел времени. Создание такого коллектива – высшее проявление таланта организатора. Большим вкладом П. О. Сухого в развитие отечественной авиации является плеяда воспитанных им известных конструкторов, продолживших начатое им дело. Созданное П. О. Сухим конструкторское бюро своей работой в современных условиях подтверждает зрелость созданной им научной школы.

27 июня 1995 г., в канун 100-летия со дня рождения нашего прославленного земляка, решением Кабинета Министров Республики Беларусь № 333 Гомельскому политехническому институту, получившему впоследствии статус технического университета, было присвоено имя Павла Осиповича Сухого.

Сегодня технический университет имени П. О. Сухого – крупный политехнический вуз, получивший международное признание. Подготовка инженерных кадров осуществляется по таким направлениям, как машиностроение, энергетика, металлургия, промышленная электроника, автоматизация технологических процессов, робототехника, композитные материалы, 3D-технологии, разработка нефтяных и газовых месторождений, экономика, информационные технологии и системы на I и II ступенях высшего образования; в аспирантуре; в институте повышения квалификации и переподготовки кадров.

За годы существования вуза подготовлено свыше 35 тысяч специалистов инженерного дела. Обучение носит практико-ориентированный характер, проводится на современной учебно-лабораторной базе в тесном сотрудничестве с организациями-заказчиками кадров. На предприятиях и в организациях функционируют 20 филиалов профильных кафедр.

Университет аккредитован и как научная организация. Выполняется значительный объем научных разработок по заданиям в Государственных программах научных исследований, а также по договорам с предприятиями и организациями, в том числе с зарубежными; сформировались научные школы по прикладным и фундаментальным исследованиям.

Выражаю уверенность, что конференция пройдет на высоком научном уровне и желаю всем участникам творческих успехов.

С наилучшими пожеланиями,  
ректор *С. И. Тимошин*

