

створені планери "ОКА-3", "СТАНДАРТ-1", "СТАНДАРТ-2", "ОКА-7", "ОКА-8" і рекордний планер "Місто Леніна". 1930-го року. Після закінчення Ленінградського політехнічного інституту, Олег Костянтинівич був направлений до Москви для організації Центрального конструкторського бюро з планерів. З 1933 року Антонов був призначений головним конструктором планерного заводу в Тушино. З 1924 по 1938 рік Антонов створив 40 типів планерів. В 1930-і роки О.К. Антонов розробив методику проектування планерів, починаючи від опрацювання технічних вимог, аеродинамічної компоновки, оцінки аеродинамічних характеристик, до створення норм міцності та вирішення питань використання планерів для навчання пілотів та військових завдань.

У 1940 році в Ленінграді, за пропозицією головного конструктора *О.С. Яковлева*, Антонов з невеликим колективом місцевого заводу розробив літак зв'язку під назвою ОКА-38 "Лелека". Його серійний випуск розгорнули на невеликому заводі в Каунасі, куди і переїхав Олег Костянтинівич. У 1941 році він повернувся до Москви. Під час другої світової війни, очолюваний О.К. Антоновим колектив створив багатомісні десантні планери РФ-8 і А-7, призначені для перевезення вантажів і особового складу, а також планер А-40 для транспортування танка масою 6 тонн. У період з 1943 року по 1945 рік О.К. Антонов працював заступником *О.С.Яковлева*, віддаючи багато сил вдосконаленню винищувачів "Як". За цю роботу він був нагороджений орденами Трудового Червоного Прапора та Вітчизняної Війни першого ступеня.

Згадуючи роботу в Яковлева, він говорив: "Я на все життя засвоїв кредо цього чудового конструктора — потрібно робити тільки те, що потрібно".

О л е г А н т о н о в

Авіаційний Конструктор світового рівня

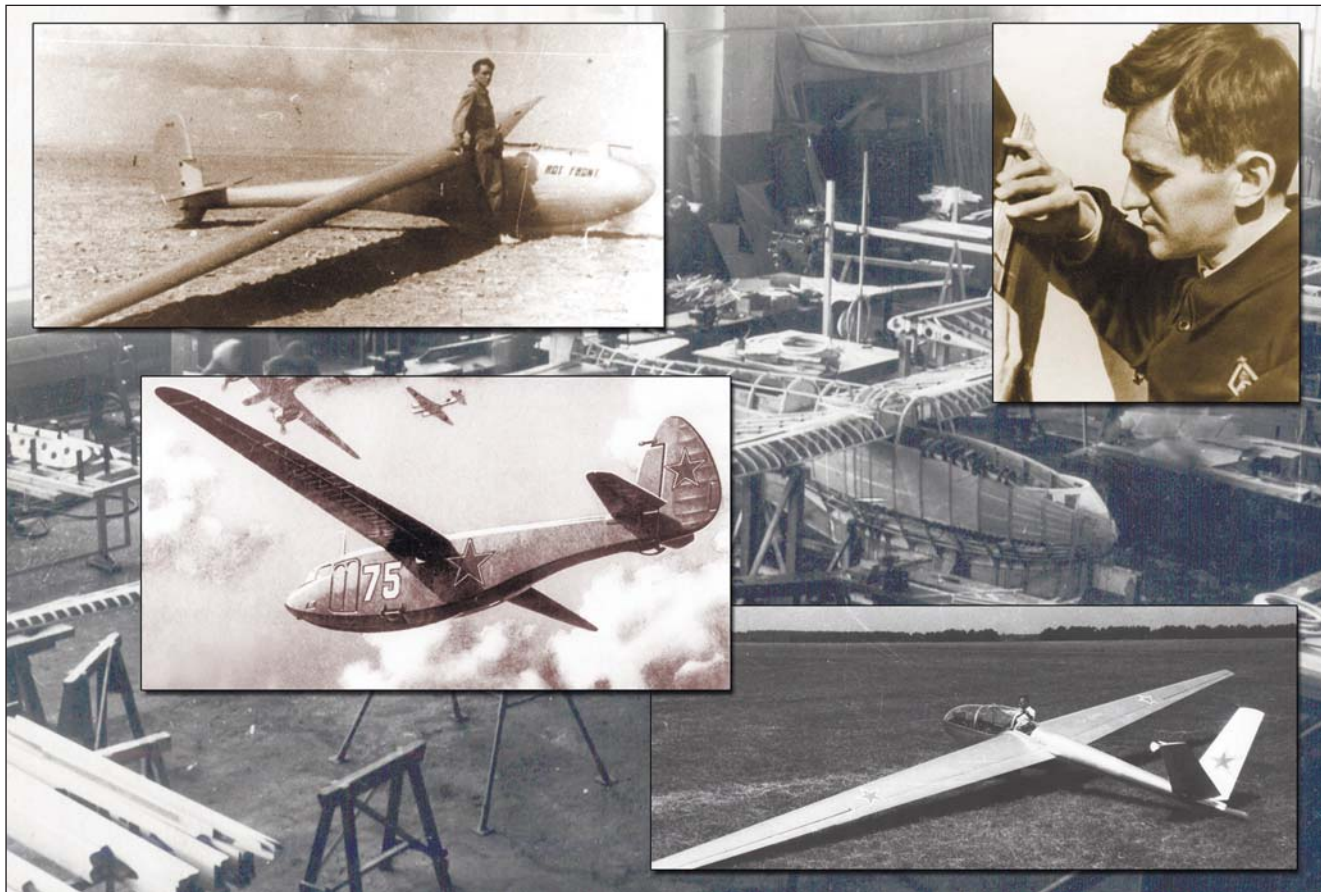
Вперше я побачив Олега Костянтинівича на початку 1963 року в Харківському авіаційному інституті. Він виступив перед студентами і викладачами з доповіддю про сучасний стан літакобудування. Мене по-справжньому захопила розповідь цієї чудової людини, яка, як було зразу зрозуміло, глибоко знає і любить авіацію. Впродовж багатьох років мені пощастило працювати під його безпосереднім керівництвом.

Вчитуючись в біографію Олега Костянтинівича, розумієш, що він — авіаційний конструктор від природи, від Бога. О.К.Антонов народився 7 лютого 1906 року в Московській губернії, в сім'ї інженера-будівельника Костянтина Костянтинівича Антонова. Батько сподівався, що Олег продовжить його справу, але, вперше почувши від двоюрідного брата про літаки, шестирічний хлопчик серйозно захопився цією темою.

У 1912 році сім'я Антонових переїхала до Саратова. Там він закінчив школу. У 1923 році він побудував свій перший планер "Голуб", який був відмічений грамотою за оригінальність конструкції на Другому Всесоюзному зльоті планеристів у Криму в 1924 році. У 1926 році піднявся в небо другий планер Антонова — "ОКА". Під час навчання в Ленінградському політехнічному інституті ним були

При цьому Антонов не втрачав мрії про свій літак для мирного неба. Після війни Антонов у жовтні 1945 року перейшов на самостійну роботу в Новосибірську, де керував філією конструкторського бюро О.С. Яковлева на авіаційному заводі. 31 травня 1946 року уряд СРСР перетворив філію в нове конструкторське бюро. О.К. Антонова призначили головним конструктором і доручили йому створення сільськогосподарського літака СХ-1, який став відомим у світі як Ан-2. Він самовіддано працював і власним прикладом захоплював інших. У вересні 1946 року на О.К. Антонова поклали також обов'язки керівника Сибірського науково-дослідного інституту з авіації. Енергія і працездатність О.К. Антонова дозволяли йому встигати все.

Три роки минули в напруженій праці з організації колективу і впровадженню у виробництво Ан-2. У цей же період на замовлення аероклубів були спроектовані планери А-9 і А-10. Одночасно з Ан-2 були створені його модифікації для різних видів застосування. Літак і досі перебуває в серійному виробництві і завоював славу надійної машини. За роки експлуатації на ньому перевезено декілька сотень мільйонів пасажирів, мільйони тонн вантажів, оброблено більше мільярда гектарів полів і лісових угідь. Він побував практично у всіх куточках земної



кулі. За створення Ан-2 О.К. Антонову і його соратникам присуджено Сталінську премію.

З 1952 року, коли ДКБ переїхало до Києва, наукова та конструкторська діяльність Олега Костянтиновича Антонова була зосереджена в основному на трьох ділянках літакобудування:

- розроблення, створення, постійне оновлення та удосконалення системи військово-транспортних і вантажних літаків, що забезпечують ефективне розв'язання усіх завдань військово-транспортної авіації та вантажних перевезень у народному господарстві;

- розроблення та створення пасажирських літаків;
- розроблення та створення багатоцільових літаків.

Наприкінці 1953 року ДКБ приступило до створення транспортного літака з двома турбогвинтовими двигунами. Цей перший в СРСР спеціалізований військово-транспортний літак, який отримав назву Ан-8, спроектували і побудували за два роки.

Розробляти літаки Ан-10 і Ан-12 почали в 1955 році після відвідання конструкторського бюро керівником СРСР М.С. Хрущовим. В ході бесіди з ним О.К. Антонов запропонував створити єдиний чотиридвигунний літак, але в двох варіантах: пасажирському (Ан-10) і вантажному (Ан-12). Концепція була схвалена, і колектив приступив до розв'язання цієї складної задачі. Літак Ан-10 мав рідкісне для пасажирського лайнера поєднання властивостей: велику швидкість польоту, відносно малу необхідну довжину злітно-посадкової смуги і здатність здійснювати зліт і посадку на ґрунтових і засніжених аеродромах. Враховуючи ці особливості, "Аерофлот" експлуатував Ан-10 на коротких міжбласних трасах з погано підготовленими і ґрунтовими смугами. А вантажний Ан-12 став основним літаком повітрянодесантних військ СРСР. На його базі було створено більше ніж 30 модифікацій. За створення Ан-12 О.К. Антонову і його соратникам присуджено Ленінську премію.

В період 1957-1959 років відбувалося створення пасажирського літака Ан-24 з широким застосуванням клеєзварних з'єднань елементів конструкції. Труднощі, пов'язані з упровадженням нової технології, були подолані завдяки твердій і вимогливій позиції Олега Костянтиновича. Ан-24 прийшов на зміну застарілим літакам Лі-2 та Іл-14. На базі цього літака розроблено 14 модифікацій, зокрема транспортні Ан-26, Ан-32, аерофотознімальний Ан-30. Надійні машини цього сімейства до кінця 1990-х років були лідерами в країні з перевезення пасажирів, вантажів і спеціального застосування.

Твердість і вимогливість Олега Костянтиновича в багатьох випадках давала можливість швидко досягнути результату, який здавався недосяжним. За моєї пам'яті був такий характерний випадок. Ми довго не могли добитися від літака Ан 28 нормальної реакції з нахилу при додачі керма напрямку. Доопрацьовували елеронну частину крила, елерони, але нічого не виходило. О.К. Антонов викликав мене і запропонував встановити пластинку на тример елерона. Аеродинаміки негативно поставилися до цієї ідеї і готували своє рішення, тому я не поспішав з реалізацією вказівки Олега Костянтиновича. Через декілька днів він запитав: "Які результати показали польоти з пластинками?". Я відповів, що пластинки на літак ще не встановлені — аеродинаміки готують свою пропозицію. О.К. Антонов вдарив кулаком по столу і жорстко сказав: "Сьогодні ж випустити конструкторську документацію, допрацювати літак, провести льотні випробування і сьогодні ж доповісти мені результати випробувань!". Того ж дня все було зроблено, і я пізно увечері, подзвонивши йому додому, доповів, що результати випробувань поки негативні. Олег Костянтинович запропонував продовжити роботу і надалі. Змінюючи кут установки пластинки, ми все ж таки добилися потрібного результату. Цей випадок став для мене уроком на все життя.

Наступним дітищем Генерального конструктора став вантажний літак Ан-22 "Антей", який ознаменував новий крок у літакобудуванні, він став першим у світі широкофюзеляжним літаком і дав досвід для створення широкофюзеляжних літаків нового покоління. За розмірами цей літак перевершував усе, що на той час було створене в світовій авіації. Ан-22 відразу ж опинився в центрі загальної уваги і став головною сенсацією на 26-му Міжнародному авіакосмічному салоні в Парижі в 1965 році. Англійська газета "Таймс" писала: *"Завдяки цьому літаку Радянський Союз випередив решту всіх країн в авіабудуванні на два роки"*. Про самого Олега Костянтиновича зарубіжні кореспонденти відгукувалися так: *"Конструктор елегантний, з хорошими манерами ..., володіє рафінованим розумом, схильним аналізувати, розмовляє англійською і французькою мовами"*.

Перші ж польоти "Антея" показали, що авіація зробила новий крок вперед. Літак довів це, перевозячи до районів Крайньої Півночі газотурбінні станції, роторні екскаватори, вантажні автомобілі й інші великогабаритні вантажі. А Збройні сили країни отримали могутній засіб підвищення мобільності.

Створюючи великі транспортні літаки, Олег Костянтинович розумів, що на безкрайніх просторах Радянського Союзу існує велика потреба в маленькому літаку, який не потребує аеродромів. Так з'явився літак короткого злету, маленька машина, згодом названа "Бджілка". В ході серійного виробництва з чотиримісної машина стала семи-, а потім одинадцятимісною. При створенні літака Ан-14М, який згодом отримав назву Ан-28, О.К. Антонов виходив з того, що він мав успадкувати все найкраще від Ан-2 і Ан-14, бути гранично невибагливим в обслуговуванні і дозволити його експлуатацію на ґрунтових аеродромах з малою довжиною злітної смуги. Водночас, він мав бути комфортабельним. 1969 року Олег Костянтинович запропонував мені очолити роботи по літаку Ан-28, а з 1979 року по 1984 рік я працював на посаді його заступника з легких літаків Ан-2, Ан-3, Ан-14 і Ан-28. Із задоволенням згадую той час творчої праці, загального ентузіазму, який випромінював Антонов, — людина, чия доля нерозривно пов'язана з авіацією. Олег Костянтинович дуже цінував ентузіастів авіації і своєю творчістю, енергією та ставленням до справи подавав молодому конструктору корисні уроки.

Він практично щодня запрошував мене до себе для обговорення результатів доведення і випробувань Ан-28. Навіть коли він хворів, то дзвонив і запрошував до себе додому, глибоко вникав в усі питання доведення машини, ні в чому не бачив дрібниць і вимагав усунення недоліків у всіх системах літака, включаючи двигун, повітряний гвинт та ін. Найбільшу увагу він завжди приділяв питанням аеродинаміки, стійкості, керуваності і безпеки польоту.

Головне кредо О.К. Антонова — літак повинен вибачити льотчиків будь-які його помилки за різних умов експлуатації.

Згадую один з моментів обговорення питання з забезпечення на Ан-28 прийнятних характеристик поздовжньої стійкості. Олег Костянтинович одразу ж запропонував встановити на стабілізатор фіксований передкрилок, від руки намалювавши його конфігурацію. Проведені випробування літака підтвердили ефективність передкрилка, виконаного за кресленням О.К. Антонова.

Йдучи в ногу з прогресом, в 1970-х роках Антонов наструє керований ним колектив на створення транспортних літаків із двоконтурними турбореактивними двигунами. Першим таким літаком став Ан-72, а трохи пізніше з'явилася його модифікація Ан-74, яка сьогодні є незамінною в необжитих районах, де немає бетонаних аеродромів з відкритими підходами.



Під керівництвом Олега Костянтиновича було вирішено і надзвичайно складне завдання створення важкого дальнього транспортного літака Ан-124 "Руслан". Для цього Генеральний конструктор пішов на дуже сміливі для того часу технічні рішення. Зокрема, на літаку такого класу стрілоподібне крило надкритичного профілю було застосоване вперше в світі. Одним із прийомів, який дозволив досягти високої вагової досконалості літака, стало широке застосування композиційних матеріалів. "Руслан" вийшов винятково вдалим літаком, який і зараз за своїми характеристиками випереджає всі аналоги.

В останні роки життя і діяльності О.К. Антонов активно розвивав новий напрямок в авіатехніці — створення та застосування гвинтовентиляторних двигунів, які дають істотне зниження питомих витрат палива на крейсерському режимі й одночасно забезпечують потужний обдув крила й механізації гвинтовентиляторів для поліпшення злітно-посадкових характеристик. Цей напрямок реалізується в наш час у проекті літака Ан-70.

Олег Костянтинович з однаковою увагою ставився і до великих, і до малих робіт, які проводили під його керівництвом; усі творчі завдання для нього були однаково важливими. Одночасно з літаками вже в Києві він продовжив справу своєї молодості і створив серію суцільнометалевих планерів А-11, А-13, мотопланер А-13м. А-15 став останнім із планерів О.К. Антонова. На А-15 були встановлені світові рекорди дальності та швидкості польоту. За створення планерів О.К. Антонов отримав спеціальну нагороду Міжнародної авіаційної федерації — "Диплом Поля Тіссандьє". Всього під безпосереднім керівництвом О.К. Антонова створено близько 52 типів планерів, 15 типів транспортних і пасажирських літаків і близько 100 їх модифікацій різного призначення.

Створені під керівництвом О.К. Антонова літаки у 1960-1980-х роках становили основу транспортної, вантажної і регіональної пасажирської авіації колишнього СРСР. І сьогодні літаки Ан-12, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ан-38, Ан-74, Ан-124 залишаються в небі і продовжують ефективно експлуатуватися в різних країнах по всьому світу. Літаки "Ан" будувались на багатьох серійних заводах: в СРСР та Росії, на Київському, Харківському, Ташкентському, Іркутському, Воронежському, Довгопрудненському, Новосибірському, Ульяновському, Омському й Арсенівському заводах, в Китаї та в Польщі. Оцінюючи практичні результати діяльності Генерального конструктора О.К. Антонова в галузі розробки нової авіаційної техніки, треба відзначити, що всі літаки, створені під його керівництвом і за його особистою участю, знайшли широке практичне й ефективне застосування в народному господарстві та Збройних силах.

Аналіз конструкторських здобутків Олега Костянтиновича показує, що йому були властиві хист технічного та



наукового передбачення, вміння своєчасно зрозуміти, які саме літаки потрібні сьогодні й завтра, здатність зосередити сили та увагу на перспективних напрямках і домагатися ефективної роботи в обраних напрямках. Олег Костянтинович часто підкреслював, що *"... замовнику потрібно давати не те, що він просить, а те, що йому потрібно"*.

У 1962 році О.К. Антонов став Генеральним конструктором. Раніше, в 1960 році, він успішно захистив дисертацію і став доктором технічних наук. У тому ж році його обрали членом-кореспондентом Академії наук України, а далі — академіком Академії наук України та академіком АН СРСР. Йому присвоєно почесне звання Заслуженого діяча науки УРСР.

Працю Олега Костянтиновича Антонова високо оцінено — йому присвоєно високе звання Героя Соціалістичної Праці, нагороджено трьома орденами Леніна, орденами Жовтневої Революції, Трудового Червоного Прапора, багатьма іншими орденами й медалями. Його нагороджено Сталінською премією, Ленінською премією, Державною премією УРСР, Премією ім. М.Янгеля АН УРСР.

В 1999 році Рада директорів Міжнародного Аерокосмічного музею США в місті Сан-Дієго своїм рішенням увічнила пам'ять Олега Костянтиновича Антонова в Почесному Залі Слави музею. Він став шостим представником колишнього Радянського Союзу, увічненим у цьому музеї після *К.Е.Ціолковського, С.П. Корольова, Ю.О. Гагаріна, А.М. Туполева й А.І. Мікояна*.

Також високо оцінено роботу керованого Олегом Костянтиновичем колективу. Підприємство нагороджено орденами Леніна й Трудового Червоного Прапора. Велику групу працівників у різні роки удостоєно звань лауреатів Ленінської й Державної премій, багато працівників нагороджено орденами й медалями.

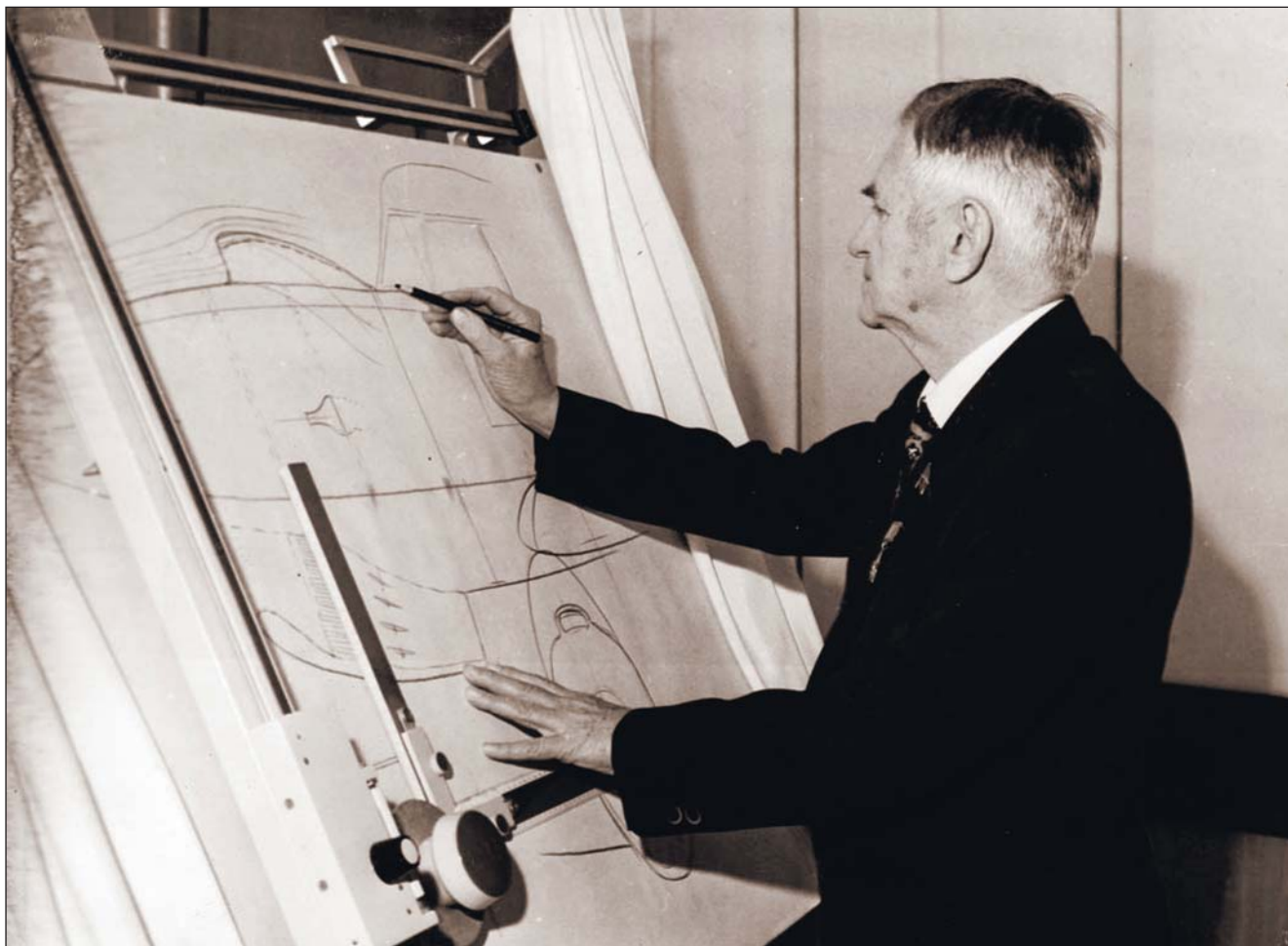
Помер О. К.Антонов 4 квітня 1984 року.

За минулі після цього роки значущість його видатної постаті, його вкладу в авіаційну науку і техніку не потьмяніли, а стали ще відчутнішими. Олег Костянтинович дорогий для нас у всьому різноманітті свого таланту.

Крім наукових і конструкторських робіт зі створення планерів та літаків, які були стержнем його творчості, великий інтерес викликають його книги та статті з різних напрямків людської діяльності, а також його живописні роботи. Мені часто доводилося бувати з Олегом Костянтиновичем у відрядженнях, як правило, в Москві. Він не любив їздити поїздом і літав рейсовим літаком "Аерофлоту". Під час поїздок ми багато про що говорили. Я чув його розповіді про авіацію, живопис, літературу, кіно, музику. Жадібно вбирав усе, про що він говорив, — мені все було цікаво. Перебираючи зараз у пам'яті ці та інші моменти п'ятнадцятирічного спілкування з О.К. Антоновим, я думаю, що період безпосередньої з ним роботи був визначальним у моєму житті. Ще мені здається, що у ставленні до мене у Олега Костянтиновича було щось особливо тепле, навіть батьківське ставлення, адже він знав, що мій батько загинув на фронті в 1945 році.

Спадщина О.К. Антонова — величезна, багатогранна та довговічна:

- це — літаки з маркою "Ан";
- це — творчий колектив, який здатний вирішувати складні питання проектування нової авіаційної техніки;
- це — багатий досвід проектування, який зберігає та розвиває ДП "АНТОНОВ";
- це — наукові принципи й основи проектування транспортних літаків;
- це — понад 140 друкованих наукових праць та понад 50 авторських свідоцтв на винаходи;



це — підприємства авіаційної галузі, науково-дослідні установи та навчальні інститути, яким він допоміг розвинути та стати передовими в своїй галузі.

Ім'я Олега Костянтиновича живе не тільки в назвах наших літаків та назві ДП "АНТОНОВ", воно живе в творчому потенціалі створеного ним високопрофесійного колективу спеціалістів світового рівня, який продовжує його справу і завжди пам'ятає його настанову — проектувати нові зразки авіаційної техніки, які перебувають попереду переднього краю науки і техніки.

Однією з найважливіших рис творчої натури О.К. Антонова було вміння збирати і згуртовувати вчених, інженерів і робітників для дослідження, розробки та створення нової авіаційної техніки. Він завжди уважно вислуховував співрозмовника, не тиснув на його своїм авторитетом у випадках, коли їхні думки розходились. У будь-яких технічних суперечках моментально схоплював суть проблеми, найчастіше повертаючи її несподіваною стороною, завжди знаходив правильний тон обговорення й домагався прийняття конкретних і ефективних рішень. При цьому Олег Костянтинович був винятково привабливою і делікатною людиною. При обговоренні технічних питань він був завжди коректним, ввічливим, інтелігентним. Але був також твердим і вимогливим.

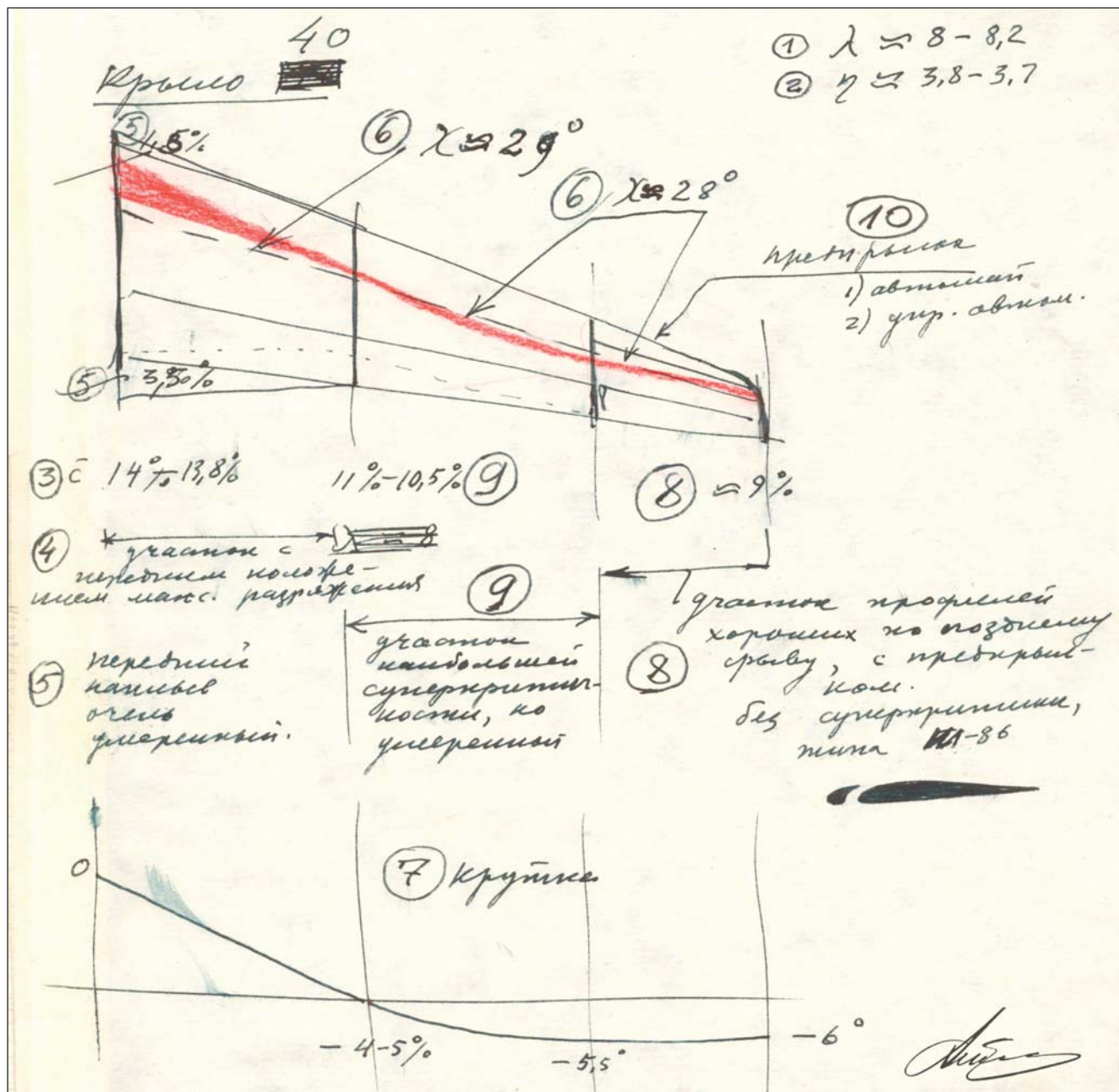
Завдяки цьому його вмінню і народилось дослідно-конструкторське бюро (ДКБ), яке з нечисленної групи ентузіастів виросло в один з найвизначніших авіаційно-технічних комплексів, відомих сьогодні у всьому світі. Олег Костянтинович створив та виховав творчий колектив однодумців, який свято зберігає та передає найкращі традиції новим поколінням. *"Колектив — ось істинний творець усього, що сьогодні створюється в нашій країні, в будь якій галузі, гідній людини"*, — говорив Олег Костянтинович.

О.К. Антонов розумів, що для забезпечення конкурентоспроможності створюваних літаків необхідно весь час підтримувати науково-технічний рівень ДКБ, а також науково-технічний рівень підприємств, інститутів і організацій, які беруть участь у створенні нової авіаційної техніки. І він зробив усе можливе для підтримки всіх причетних до своєї справи.

Він потурбувався про те, щоби ДКБ мало усі необхідні науково-дослідні лабораторії, обладнання, станки та комплекси. Завдяки цьому колектив ДКБ, який зараз складається з близько 7000 висококваліфікованих вчених, конструкторів, інженерів та робітників, озброєних усіма необхідними науково-дослідними лабораторіями та комплексами, багато яких перебуває на рівні національного надбання, зокрема, комплекс аеродинамічних досліджень з єдиною в Україні аеродинамічною трубою, комплекс міцнісних досліджень з лабораторією на рівні найкращих у Європі, комплекс льотних випробувань з унікальним обладнанням, комплекс досліджень композиційних матеріалів та багато іншого.

Сьогодні цей науковий-дослідний інструментарій, становлення якого відбулося передусім завдяки енергії та далекоглядності Олега Костянтиновича, продовжує розвиватись і дозволяє нам постійно впроваджувати в нові розробки досягнення сучасної науки і сучасних технологій. Такий підхід дає можливість створювати конкурентоздатні літаки й успішно працювати в умовах жорсткої конкуренції на світовому ринку. Завдяки йому наші літаки сьогодні працюють в усьому світі.

Наукова діяльність О.К. Антонова найтісніше пов'язана з його практичною конструкторською та організаційною роботою над створенням нових зразків авіаційної техніки.



Під його керівництвом та при його безпосередній участі керований ним колектив вирішив ряд визначних проблем проектування, аеродинаміки, міцності, технології, які разом склали основні принципи створення літаків військово-транспортної авіації, а також вантажних та пасажирських літаків народногосподарського спрямування, зокрема:

- розроблено та реалізовано принципову схему транспортного літака-високоплана з двигунами на крилі, з відхиленою вгору хвостовою частиною фюзеляжу і великим вантажним люком з системою трапів;
- розроблено принципи й основи повітряного та посадкового десантування вантажів та особового складу;
- розроблено та реалізовано аеродинамічну та конструктивну компоновку транспортного літака, який має потужну механізацію крила з суперциркуляцією від обдування крила гвинтами або струменем реактивних двигунів, що забезпечило можливість короткого злету та посадки;
- розроблено та реалізовано схему багатоопорного шасі високої прохідності, що забезпечило можливість експлуатації на ґрунтових аеродромах;
- розроблено разом з ЦАГІ та впроваджено товсті надкритичні профілі крила, компоновки крил з надкритични-

ми профілями, поздовжню компоновку літака з задніми центровками і малим запасом стійкості, багатоканальні автоматизовані системи управління та поліпшення стійкості, що забезпечило високий рівень аеродинамічної довершеності;

— широко впроваджено нові матеріали і технологічні процеси: композитні матеріали і алюміній-літєві сплави, клеєварні з'єднання, великогабаритне лиття та штамповки, довгомірні панелі та ін.;

— розроблено принцип створення вантажного або пасажирського літака методом модифікації десантно-транспортного з доведенням ступеня єдності агрегатів до 85%, що дозволило істотно скоротити загальні строки розроблення літака та одержати значну економію в виробництві.

Цей список можна продовжити. При цьому треба відзначити, що багато проблем вирішували під керівництвом Олега Костянтиновича вперше.

Поряд з розробленням проблем проектування, О.К. Антонов приділяв значну увагу питаннями естетики пасажирських салонів, ергономіки кабіни екіпажу, економічної ефективності конструктивних рішень і авіаційної техніки в цілому.



Олег Костянтинівич вважав професію конструктора (і не тільки авіаційного!) однією з головних у суспільстві. Він часто повторював, що все, що нас оточує, насамперед народжується в голові конструктора. Дуже хотів Олег Костянтинівич, щоб на державному рівні відзначали День конструктора.

Маючи високе почуття громадянської відповідальності, О.К. Антонов постійно, гаряче й зацікавлено займався розробленням питань економіки й ефективності суспільного виробництва, проблем якості продукції, планування господарської діяльності й фінансування творчої праці.

З невеликої статті в газеті "Известия" за 18 листопада 1961 року народилася книга "Для всіх і для себе", назва якої стала короткою і місткою формулою ідеї єднання суспільних і особистих інтересів. Ця ідея лягла в основу формування народногосподарських показників суспільного виробництва, запропонованих О.К. Антоновим.

Олегу Костянтинівичу Антонову була властива активна життєва позиція, яку він часто виявляв, виступаючи на сторінках газет і журналів з питань економіки, охорони навколишнього середовища, мистецтва. Він широко пропагував заняття спортом, здоровий спосіб життя, сам регулярно грав у теніс.

Олег Костянтинівич приділяв значну увагу співробітництву ДКБ з інститутами Академії наук УРСР. Він розумів, що АН України має потужний науково-технічний потенціал, унікальні кадри, багаторічний досвід та значну експериментальну базу для науково-технічних досліджень в галузі високих технологій. Тому вже при житті Олега Костянтинівича тривала плідна спільна діяльність з академічними інститутами, спрямована на розвиток передових авіаційних технологій. В наш час ця спільна діяльність з НАН України розширилась і стала комплексною та всеохопною.

За життя О.К. Антонова упродовж кількох десятиріч відбувалось тісне співробітництво ДКБ та Харківського авіаційного інституту, яке триває і нині. Для всіх поколінь студентів і співробітників ХАІ ім'я Антонова є рідним та близьким, а лівова частка спеціалістів ДКБ — випускники ХАІ. О.К. Антонов своїм особистим прикладом, високим професіоналізмом та людськими якостями захоплював молодь і спонукав її до вирішення складних життєвих та науково-технічних завдань. Якраз завдяки підтримці О.К. Антонова в ХАІ сформувався новий напрям науково-технічної творчості студентів — розробка різних типів літальних апа-

ратів у студентському конструкторському бюро (СКБ ХАІ). В СКБ було розроблено ряд цікавих літаків, а багато студентів та молодих спеціалістів одержали практичні знання та додатковий досвід і успішно працюють в різних ДКБ. О.К. Антонов також підтримав ідею СКБ ХАІ про розробку конструкцій з композитних матеріалів, і в результаті багато молодих спеціалістів пройшли поглиблену підготовку в цьому новому тоді напрямку. Школу СКБ пройшов і я. У 1976 році О.К. Антонов, незважаючи на зайнятість, прийняв запрошення ректора ХАІ *В.Г. Кононенка* і очолив кафедру конструкції літаків. Як завідувач кафедри О.К. Антонов часто зустрічався зі студентами, читав лекції та доповіді, відвідував СКБ, авіамоделю лабораторію, ознайомлювався з літальними апаратами, давав поради та оцінки, пропонував найкращі рішення. А для співробітників та викладачів інституту влаштував так звані "дні кафедри конструкцій на КМЗ", на яких розглядали актуальні проблеми проектування літаків та навчальних процесів, а також відбувалось знайомство співробітників ХАІ з виробничою діяльністю підрозділів ДКБ. У 1976 році за ініціативою О.К. Антонова започатковано нову форму навчального процесу — навчання студентів останніх курсів безпосередньо на роботі в ДКБ. З часом ця ініціатива вилілась у створений на базі ДКБ філіалу літакобудівного факультету ХАІ. Ці та багато інших прикладів свідчать про великий вклад О.К. Антонова в розвиток ХАІ та в організацію навчальних процесів передового рівня.

Ім'я О.К. Антонова також нерозривно пов'язане з історією розвитку Київського серійного авіаційного заводу, і ця історія демонструє вміння Олега Костянтинівича доводити конструкторські задуми до серійного виробництва та масової експлуатації. 20 червня 1948 року на заводі було виготовлено перший дослідний екземпляр літака Ан-2, з чого і почалося співробітництво заводу з конструкторським колективом Олега Костянтинівича. З 1952 року, коли колектив ДКБ О.К. Антонова переїхав з Новосибірська в Київ, завод розвивався разом з ДКБ, виготовляв літаки марки "Ан". За безпосередньої участі О.К. Антонова виробничі та організаційні питання клопіткого процесу організації, впровадження, запуску та супроводу серійного виробництва нових літаків вирішувались на високому організаційно-технічному рівні, по-діловому оперативно, колективно і далекоглядно. Багато в чому завдяки О.К. Антонову завод перетворився на сучасне підприємство з розвиненим цеховим, лабораторним та випробувальним господарством, впровадив перспективні технологічні процеси, що дозволило йому надалі успішно освоїти виробництво практично всіх наступних літаків марки "Ан". Тут важливо зауважити, що всі створені О.К. Антоновим літаки відрізнялись високою технологічністю виробництва.

Сьогодні впевнено можна говорити про те, що якраз завдяки таланту, творчій енергії та організаторським здібностям О.К. Антонова у нас у країні сформувалась авіаційна промисловість, яка забезпечує повний цикл створення нової авіаційної техніки і, безперечно, є національним надбанням та гордістю країни. Людина виняткової енергії, організованості, високої культури, талановитий у всіх справах, за які брався і доводив до успішного завершення, молодий душею та невичерпний у творчому пошуку — таким пам'ятають Олега Костянтинівича всі, хто був із ним знайомим, працював з ним та під його керівництвом.

*Дмитро Ківа,
доктор техн. наук, академік НАН України,
Президент — Генеральний конструктор
ДП "АНТОНОВ"*