

Дмитро Ківа

Президент — Генеральний конструктор ДП "АНТОНОВ"

Дмитро Семенович називає нашого першого Генерального конструктора *Олега Костянтиновича Антонова* своїм Вчителем. І це справді так.

Працюючи з Дмитром Семеновичем багато років, я дуже часто ловлю себе на думці, що стиль його роботи, методи підготовки, обговорення та прийняття рішень, манера спілкування зі співробітниками, система роботи з технічними та інформативними документами, статтями та листами, та й багато рис його характеру нагадують мені Олега Костянтиновича Антонова.

Як формувався характер Генерального конструктора Дмитра Семеновича Ківи?

Він народився 8 жовтня 1942 р. у м. Казань (Росія). У своїй родині Дмитро Семенович став першим, хто присвятив себе авіації. З раннього дитинства хлопець заховався у небо. Його мама працювала вчителькою у школі поблизу Харківського авіаційного інституту. У тій школі було багато дітей із сімей викладачів ХАІ. Їхні розмови про авіацію, захоплення конструюванням літаків дуже приваблювало допитливого Дмитра. Тому юнак твердо вирішив, що буде вчитися тільки в цьому навчальному закладі. У 1959 р. Д. Ківа вступив до ХАІ. З перших років студентського життя він з головою занурився у навчання, захопився науково-дослідною роботою, став активним членом студентського конструкторського бюро.

Першим серйозним науковим випробуванням для Дмитра стало конструювання та створення апарату на повітряній подушці (АПП-3). Разом зі своїми товаришами Д. Ківа не лише змодлював і побудував апарат, а й провів серію випробувань. Під час одного з таких випробувань відірвався гвинт... Сама доля врятувала юнаку життя. Однак безліч отриманих травм ще й досі даються взнаки. Утім, це не зламало наполегливого дослідника, не відштовхнуло від

обраного шляху: *"Було багато винаходів, випробувань, травм, болю та величезне задоволення від здійсненого"*, — пригадував пізніше Дмитро Семенович. Безмежна відданість небу, потяг до нових відкриттів та звершень торували шлях в авіацію.

Долю Д.С. Ківи визначила зустріч з Олегом Костянтиновичем Антоновим, який був професором ХАІ. Особливе враження на юнака справив виступ Антонова перед студентством та викладачами інституту під час зустрічі у 1963 р. Тоді, як пригадує Д. Ківа, легендарний Антонов із захопленням розповідав про перспективи розвитку літакобудування. *"Після цього у мене не було вибору — куди йти працювати"*, — зазначав Дмитро Семенович. Цього рішення не зміг змінити навіть відомий професор ХАІ *Р.В. Піхтовніков*, який умовляв Дмитра залишитися в інституті, розвивати наукову кар'єру.

О.К.Антонов як талановитий конструктор і педагог стежив за успіхами студентів ХАІ. Він не міг не звернути увагу на молодого та перспективного Дмитра. Тому після закінчення ХАІ у 1965 р., Д.С. Ківа отримав від самого Антонова запрошення на роботу в його ДКБ. З того часу Дмитро Семенович сповна присвятив себе вітчизняному літакобудуванню та АНТК ім. О.К. Антонова, а співпраця з Олегом Костянтиновичем відіграла визначальну роль у його житті.

Спочатку Д.С. Ківа працював конструктором у підрозділі, який розробляв конструкції фізеляжів літаків "АНТОНОВ". Він швидко оволодівав професією конструктора. Та поряд з цим Дмитро Семенович брав активну участь у суспільному житті колективу. Можливо, несподівано для самого себе він став лідером молоді. Його обрали секретарем комсомольської організації підприємства.



Сьогодні молодь знає, що таке газета "Комсомольська правда", але не знає, що таке комсомол. Якщо комсомольців на підприємстві було більше 1000, та зі 1000 ровесників вони обрали своїм ватажком Дмитра Ківу, то це свідчить про визнання і людських, і організаційних видатних якостей людини.

Невдовзі під керівництвом Д.С. Ківи комсомольська організація стала однією з найкращих у колишньому Радянському Союзі. Згодом Дмитро Ківа був обраний делегатом з'їзду комсомолу СРСР, брав участь у різних молодіжних організаціях країни. Але він не хотів залишати середовище безпосередніх створювачів нових літаків. За ініціативою Дмитра Семеновича, комсомол фірми взяв шефство над новим проектом регіонального літака Ан-28. Одним із відомих результатів роботи в цьому напрямі стала демонстрація Ан-28 на виставці досягнень народного господарства в Москві. Вона була дуже важливою для подальшої долі програми. Оскільки цей показ став можливим завдяки зусиллям комсомольців фірми, то на виставці літак був прикрашений комсомольським значком, а Дмитро Семенович та ще декілька активістів організації були відзначені медалями ВДНГ.

Закоханість у небо, високий професіоналізм, наполегливість та працелюбність Дмитра Семеновича надзвичайно імпонували О.К. Антонову. Олег Костянтинович доручив Дмитру Семеновичу керівництво створенням, а згодом — запуском серійного виробництва літака Ан-28 у Польщі. Ці роботи під безпосереднім керівництвом О.К. Антонова стали для Дмитра Семеновича часом стрімкого засвоєння всіх етапів розробки та створення літака, часом становлення та зміцнення майбутнього керівника. Він мав самостійно вирішувати всі питання з забезпечення виробництва літаків, серед них — конструкторські, виробничі, адміністративні та ін.

Дмитро Семенович швидко засвоїв складні питання взаємовідносин з партнерами та співрозробниками, навчився коротко, чітко та зрозуміло формувати задачі і проблеми, бути вимогливим до себе, своїх товаришів та польських партнерів. На посаді провідного конструктора, а з 1979 р. — заступника О.К. Антонова з легких літаків Ан-2, Ан-3, Ан-14, Ан-28, Дмитро Семенович блискуче справлявся з задачами, які ставив Генеральний конструктор. За цими успіхами — роки творчих та організаційних пошуків, рішень, радості та розчарувань. Д.С. Ківа продовжував навчатися у старших, набував досвіду, необхідного головному конструктору і при цьому зберігав завзяття та динамічність, притаманні молодості.

Завершення роботи по літаку Ан-28 привело Д.С. Ківу до досконалого вивчення нового на той час питання про сертифікацію літаків. Разом з багатьма відомими сьогодні ветеранами служби Авіареєстру він розробляв методику науково-технічного супроводу сертифікації, типові документи з сертифікації льотної придатності літаків, методи визначення відповідності нормам льотної придатності, процедури процесу сертифікації все те, що згодом склало основу створеної системи сертифікації та норм льотної придатності. Дмитро Семенович пригадував, що у ті часи вони бачились з Олегом Костянтиновичем майже щоденно для "обговорення результатів доводки та випробувань літака. Навіть коли він (Антонов) хворів, то телефонував та запрошував до себе додому".

Вдало проведена під керівництвом Д.С. Ківи сертифікація Ан-28 стала першою такою процедурою, проведеною за новими правилами, а сертифікат Ан-28 став першим у колишньому Радянському Союзі. Необхідно відверто зізнатися, що й сьогодні на нашому підприємстві Генеральний конструктор найкращим чином вміє знаходити рішення



О.К.Антонов вручає Д.С.Ківи Срібну медаль ВДНГ СРСР

ня в найскладніших проблемах сертифікації. В цій сфері яскраво проявилися здібності та організаторські таланти Дмитра Семеновича.

Історія розвитку сертифікації літаків "АНТОНОВ" є яскравим прикладом, який демонструє глибокі знання, аналітичні здібності та організаційні таланти Дмитра Семеновича. На АНТК ім. О.К.Антонова Д.С. Ківа пройшов усі етапи професійного росту: від молодого спеціаліста до головного конструктора (1987 р.), першого заступника генерального конструктора (1991 р.), виконувача обов'язків генерального конструктора (2005 р.), генерального конструктора АНТК імені О. К. Антонова (2006 р.). З 2008 р. Д.С. Ківа — Голова Правління Державного авіабудівного концерну "Антонов".

Перші роки незалежності стали найважчими у вітчизняному літакобудуванні. Руйнувалися усталені наукові та виробничі зв'язки, що призвело до зниження потужностей авіаційної галузі. У цей час Дмитро Семенович спрямовував свої зусилля на створення сучасної науково-технічної бази вітчизняного літакобудування, розширював наукові контакти з провідними установами України. Так, 2006 р. було підписано Угоду про співпрацю між "Антонов" і Національним авіаційним університетом; 2006 р. підписано Генеральну угоду про розвиток авіаційної техніки з Національною академією наук України, що дозволило задіяти у наукове співробітництво понад 20 науководослідних інститутів НАНУ; у 2007 р. підписано Договір про співпрацю з Національним технічним університетом "КПІ". Концентрація наукового потенціалу у справі розробки нових проектів "Анів", модернізація старих зразків та підтримка льотної придатності парку літаків "АНТОНОВ" дозволила зберегти провідне місце вітчизняної авіатехніки на світових ринках. Д.С. Ківа особисто брав участь у створенні усіх "Анів", вирішуючи комплекс наукових проблем безпеки польотів, підтримання придатності до польотів і

сертифікації авіаційної техніки з урахуванням новітніх норм безпеки й правил сертифікації згідно з міжнародними стандартами. Розроблена ним методологія безпеки польотів використовується на всіх етапах створення літаків "АНТОНОВ". Саме вона і дозволяє значно скоротити кількість дорогих льотних випробувань. За безпосередньою участю Д.С. Ківи були сертифіковані та введені в експлуатацію багатоцільові літаки Ан-3, Ан-28, Ан-32, Ан-38, Ан-74 та їхні модифікації; важкий транспортний літак Ан-124 "Руслан" та його модифікації; найбільший у світі літак Ан-225 "Мрія"; регіональні пасажирські літаки Ан-140, Ан-148 та Ан-158.

Під керівництвом Д.С. Ківи підприємство впевнено зміцнювало свій науково-технічний та виробничий потенціал. Це дозволило збільшити потужності у виробництві авіаційної техніки. У 2010 р. Д.С. Ківа став Президентом — Генеральним конструктором Державного підприємства "АНТОНОВ". Зараз ДП "АНТОНОВ", як зазначає Д.С. Ківа, це *"одне з небагатьох підприємств світу, яке реалізує повний цикл створення сучасного літального апарату — від проектних наукових досліджень до будівництва, випробувань, сертифікації, виробництва та обслуговування літаків після продажу"*. Він спрямовує роботу підприємства на запровадження нових технологій та ідей в авіабудуванні, що сприяє високій конкурентоздатності "Анів" на світовому ринку та підвищенню попиту на літаки "АНТОНОВ". Завдяки цілеспрямованій організації та системному підходу Д.С. Ківи сьогодні у світі експлуатується понад 5000 літаків "Ан" різних модифікацій.

Д.С. Ківа — це досвідчений та далекоглядний керівник сучасного, потужного науково-виробничого комплексу, з високоінтелектуальним рівнем кадрового складу, здатного вирішувати найскладніші завдання у галузі авіабудування. Сьогодні на ДП "АНТОНОВ" працює близько 13000 співробітників — представників 198 професій і спеціальностей,

зокрема інженерів, робітників, технологів, конструкторів, учених, що здійснюють дослідження за 35 науковими напрямками, включаючи аеродинаміку, міцність літальних апаратів, механіку, гідравліку, авіоніку, матеріалознавство та інші.

Одна з головних якостей, які поєднують Дмитра Семеновича з Олегом Костянтинівичем, це поважне ставлення до співробітників. У спілкуванні з колегами він уважний, доброзичливий, терплячий, жодного образливого тону чи вислову.

Це особливо важливо на нарадах. Адже тут часто обговорюються дуже гострі питання та проблеми, які вимагають негайних рішень. Іноді, слухаючи доповідача, який говорить не до речі, думаєш: чому Генеральний не зупинить його? Але він завжди уважно вислуховує та відповідає, знаходячи ті слова, які не шкодять людській гідності. Та коли настає мить прийняття рішень, Дмитро Семенович, наслідуючи свого Вчителя, не боїться відповідальності, а приймає найефективніше рішення, хоча іноді воно пов'язане з ризиком. Це стосується і технічних питань. Він віддає перевагу творчій роботі наодинці, або з невеликим колом співробітників. У мене багато разів повторювалася така картина. Йду до Дмитра Семеновича з пропозицією зібрати нараду головних керівників, порадитися та, можливо, знайти краще рішення. Та несподівано чую у відповідь: *"А навіщо? Нарада не потрібна. Я вже знайшов рішення"*. Вислухавши Генерального, впевнююся, що запропоноване ним рішення, справді, правильне і найкраще з усіх варіантів. Виходячи від Дмитра Семеновича, я подумки посміхався: такі випадки були в мене і тоді, коли Генеральним був Олег Костянтинівич. Він також часто шукав рішення в тиші кабінету або за дошкою кульмана, не скликаючи великих нарад.

Про ставлення до людей і до колективу говорить і той факт, що Дмитро Семенович, як і О.К. Антонов, приділяє велику увагу розвитку соціальної сфери. До послуг співробітників "АНТОНОВ" бази відпочинку, дитячий оздоровчий комплекс, дитячі садки, поліклініка, спорткомплекс. Крім того, навіть у наш економічно складний час, Генеральний продовжує інвестувати кошти в побудову житла. В 2012 році до нового будинку вселилися родини 112 наших співробітників. Невдовзі до експлуатації буде зданий другий такий будинок.

Переважно в ньому мешкатимуть молоді фахівці, адже так само, як засновник підприємства, Д.С. Ківа надає великого значення роботі з молоддю. На його думку, потрібно залучати на підприємство молодих талановитих науковців, які будуть достойно продовжувати традиції вітчизняного будівництва авіаційної техніки. Щорічно ДП "АНТОНОВ" приймає на роботу від 100 до 250 найкращих випускників вищих та професійно-технічних навчальних закладів України. Окрім цього, Д.С. Ківа докладно зусиль до розвитку Навчальних центрів "АНТОНОВ" з підготовки спеціалістів з багатьох спеціальностей, приділяючи особливу увагу розвитку Навчально-методичного центру комп'ютерних інформаційних технологій

та Центру підготовки льотного складу — єдиного місця в Україні з підготовки льотчиків-випробувачів.

Д.С. Ківа спрямовує роботу ДП "АНТОНОВ" на розвиток нових наукових розробок і технологій в авіабудуванні. Він керує діяльністю 50 різних випробувальних комплексів, лабораторій і стендів, які відпрацьовують конструкції майбутніх літаків та гарантії їхньої надійності. Завдяки існуванню на підприємстві конструкторського бюро з лабораторним та виробничим комплексами та льотно-випробувальною базою, стало можливим всебічно перевіряти нові ідеї, комплексно та ефективно запроваджуючи їх у створення сучасних літаків. ДП "АНТОНОВ" є лідером у вітчизняній авіапромисловості з використання полімерних композитних матеріалів і запровадження в авіатехніку сучасних інформаційних технологій. Першим літаком, що повністю сконструйований за допомогою "цифри", став Ан-148. Це забезпечило скорочення строків його виробництва, відкривши шлях до використання цифрових технологій на етапах серійного виробництва та швидке освоєння машини льотним і технічним складом авіакомпаній.

Д.С. Ківа вважає, що одним з головних принципів вітчизняного авіабудування є забезпечення надійної експлуатації "Анів" в різних умовах, адже ці літаки працюють не лише у "цивілізованому світі", але й у регіонах, які за багатьма чинниками ще залишаються "зеленими островами" нашої планети — холодному Заполяр'ї, у спекотному екстремальному вологому кліматі або на високогір'ї. Ан-148-100, розрахований на 85 місць, довів свою придатність до польотів у діапазоні температур аеродрому від — 55 до +45 градусів, а турбогвинтовий Ан-140 на 52 місця успішно працює в умовах Якутії, систематично виконуючи посадки на різні типи ґрунтів. Саме це і робить літаки "АНТОНОВ" конкурентоздатними на світовому ринку.

Д.С. Ківа спрямовує діяльність підприємства не лише на створення вітчизняних "ноу-хау", а й на використання світових досягнень у нових технологіях та наукових ідеях, що дозволяє зміцнити позиції вітчизняного авіабудування та підвищити статус нашої держави у світі. Плідна діяльність Президента — Генерального конструктора Д.С. Ківи у справі концентрації наукового потенціалу на ДП "АНТОНОВ" та запровадження інноваційних рішень при створенні літаків дозволили Дмитру Семеновичу створити розгалужений



Д. С. Ківа вручає ключі від помешкання співробітниці підприємства

жену систему міжнародних зв'язків, інтегрувавши зусилля провідних міжнародних авіакомпаній на серійне виробництво "Анів" у 5 країнах світу, здійснювати спільні проекти з фірмами з 10 країн, закуповувати комплектуючі деталі для серійного виробництва — в 15 країнах. У спорудженні Ан-148 взяли участь 34 підприємства України, більше 130 підприємств РФ і близько 30 підприємств з Західної Європи. Значного розвитку отримала співпраця з підприємствами США, Німеччини, Великої Британії, Франції та інших країн Західної Європи.

Укладаючи угоди з іноземними партнерами, Дмитро Семенович твердо, самовіддано відстоює інтереси нашого колективу. Він знаходить десятки аргументів на захист нашого підприємства, здатен годинами, днями і навіть місяцями вести виснажливі переговори, не звертаючи уваги на своє здоров'я. Це було і в Ірані, й у Китаї, і в Москві, й у Києві. На мій погляд, така твердість у поведінці Генерального конструктора пояснюється його високою оцінкою конструктора як найважливішої професії в світі та праці конструктора як створювача нового. У 2006–2010 роках під керівництвом Д.С. Ківи реалізовані масштабні авіаційні програми. Зокрема, був вдало завершений, випробуваний і сертифікований регіональний реактивний літак нового покоління Ан-148 та розпочата його експлуатація в Україні та Росії. Ан-148 став першим у світі пасажирським літаком, побудованим за "більш електричною" конфігурацією, яка передбачає зниження екологічного навантаження та різке скорочення використання гідравліки. Свій перший комерційний політ з перевезення пасажирів Ан-148 здійснив з Харкова до Києва 2 червня 2009 р. під прапором вітчизняної авіакомпанії "АероСвіт". У грудні того ж року відбувся перший комерційний рейс Ан-148 авіакомпанії "Росія" (РФ). У 2011 р. ці літаки поповнили парки ще двох авіакомпаній — "МАУ" (Україна) та "Польот" (Росія). Одинадцять Ан-148, які сьогодні експлуатуються, засвоїли більше 60 внутрішніх маршрутів України та Росії, виконують польоти в 65 міст 37 країн світу. Місячний наліт окремих Ан-148 авіакомпанії "Росія" перевищив рекордний показник у 400 годин, середньомісячний наліт літака досяг 320 годин. В лютому цього року один з Ан-148 за добу налітав 18 годин. Загальний наліт парку перевищив 40 000 годин. Пасажирами Ан-148 стали близько мільйона осіб.

Вдалим початок експлуатації Ан-148 та потреби авіакомпаній прискорили рішення Д.С. Ківи розпочати роботи зі створення нового літака Ан-158 на 99 пасажирських місць. Літак був успішно побудований і надзвичайно швидко випробуваний, що дало можливість його сертифікувати у лютому 2011 року. Зараз на літак є попит, підписані контракти з його виготовлення на виробничих потужностях ДП "АНТОНОВ". На підприємстві діє довгострокова програма виробництва літаків Ан-148, Ан-158 та їхніх модифікацій, до реалізації яких залучені підприємства багатьох країн світу. Загалом у серійному виробництві цих літаків використовуються агрегати та цілі бортові системи виробництва 214 підприємств з 15 країн світу, зокрема з України, Росії, Німеччини, Франції, США, Італії, Канади, Швейцарії.

Д.С. Ківа підписав нові домовленості з російськими партнерами щодо спільної реалізації програми з будівництва військово-транспортного літака короткого злету та посадки Ан-70, аналогів якому у світі немає. Ан-70 здатний піднімати з ґрунтової полоси довжиною 600 м вантаж масою до 20 т з подальшим транспортуванням на відстань до 3000 км, а фюзеляж літака уміщає 98% спеціальної техніки, що використовується військовими.

Активно розвиває Д.С. Ківа програму важкого транспортного літака Ан-124-100 "Руслан". З цим літаком пов'язана велика частина його трудової діяльності. Наведу лише

декілька фрагментів. В 1992 році владні органи США, Великої Британії, Франції та інших країн заборонили польоти Ан-124 в своєму повітряному просторі, мотивуючи це відсутністю сертифікату льотної придатності на цей літак. Чому? Тому, що літаки Ан-124 вдало працювали на ринку авіаперевезень, і авіакомпанії цих країн вирішили позбутися небезпечного конкурента.

Фірма "АНТОНОВ" мала значні фінансові збитки. Отже, сертифікацію Ан-124 за цивільними нормами необхідно було провести якнайшвидше. Реалізацію цієї складної задачі доручили Д.С. Ківі. По-перше, необхідно було виконати аналіз та переоформлення матеріалів випробувань Ан-124, проведених для підтвердження відповідності літака військовим нормам. По-друге, відпрацювати, погодити та виконати додаткову програму льотних та стендових випробувань.

Дмитро Семенович наполегливо взявся до справи. Було проаналізовано близько 200 актів, звітів, висновків та інших матеріалів з випробувань Ан-124, розроблено більше тисячі доказових документів, які встановили відповідність літака цивільним нормам. І все це лише за півроку! Запорукою цього високого результату стало вміння Дмитра Семеновича чітко організувати величезний колектив учасників сертифікації, досконале знання норм льотної придатності, його невтомність та працездатність.

В 2003–2004 рр. авіакомпанія "АНТОНОВ" зазнала потужного удару. Два літаки Ан-124-100 "Авіаліній Антонова" були заарештовані владою Канади та Бельгії за позовом компанії TMR Energy Ltd. до Фонду державного майна України. За безпосередньою участю Д.С. Ківи та під його керівництвом з боку ДП "АНТОНОВ" було вжито законних дій, які дозволили довести в суді неправомірність висунутих звинувачень. В 2005 р. обидва літаки повернулися на батьківщину. Це стало одним із ключових факторів подальшого співробітництва "АНТОНОВ" з іноземними компаніями в рамках виконання повітряних перевезень.

Д.С. Ківа опікується програмою модернізації Ан-124-100 та поновленням серійного виробництва літака. Останнім часом під його керівництвом були розроблені, побудовані та сертифіковані літаки Ан-124-100М, Ан-124-100-150 та Ан-124-100М-150. Отримані відповідні Доповнення до Сертифікату типу літака. Ця важлива робота була відзначена Державною Премією України з науки і техніки за 2010 р.

Сьогодні на підприємстві розробляються нові варіанти "Руслана" — комерційний Ан-124-300 та військово-транспортний Ан-124-200. *"Нові літаки будуть відрізнятися довершеним радіоелектронним устаткуванням, модернізованою кабіною екіпажу, збільшенням на 80% ресурсів та строком експлуатації"*, — підкреслив Д.С. Ківа у доповіді на третьому Європейському конгресі з транспортної авіації, що відбувся у Берліні.

В планах авіаційного підприємства й подальша модернізація Ан-225 "Мрії" для використання у міжнародних транспортних перевезеннях — комерційних, військових, гуманітарних. З цією метою Президент — Генеральний конструктор провадить разом із партнерами модернізацію двигунів та навігаційного устаткування літака відповідно до сучасних норм щодо шуму на місцевості, суттєво переглядає екологічні характеристики "Мрії".

Серед перспективних проектів Д.С. Ківи — розробка нового вантажного літака Ан-178 з максимальним вантажем 18 т. Цей літак має замінити літаки класу Ан-12, термін використання яких добігає кінця. Основне завдання, яке ставить Дмитро Семенович, — це створення багатощільового літака кінце необхідного як для військово-транспортних, так і комерційних перевезень.

Особливу увагу Д.С. Ківа приділяє літакам спеціального призначення. Загалом на ДП "АНТОНОВ" розроблено близько 80 машин такого типу. Важливе місце у сучасному поколінні літаків спеціального призначення належить протипожежному Ан-32П, модернізованому на базі Ан-32. Це єдиний у світі літак, що може використовуватися на аеродромах, розташованих на висоті 4000 м, та вилити на вогонь відразу 8 т протипожежної рідини. Як багатофункціональний протипожежний засіб, Ан-32 може доставляти у місця пожеж рятівників, вантажі, евакуювати потерпілих, вести моніторинг зони лиха. Серед спеціальних літаків користується популярністю морський патрульний літак призначений для берегової служби охорони Ан-74МП, оснащений сучасним обладнанням та медичний літак Ан-74ТК-100С, що має усе необхідне устаткування для термінового лікування хворих та їх швидкого доправлення до медичних закладів. Для перевезення VIP-персон використовуються модифіковані літаки Ан-72/74, які порівняно зі своїми закордонними аналогами мають можливість експлуатації на малопідготовлених ґрунтових аеродромах.

Значну увагу Дмитро Семенович приділяє організації транспортних перевезень. Підрозділ "Авіалінії Антонова", створений 1989 р., спеціалізується на міжнародних перевезеннях вантажів. Щотижня питання щодо поліпшення роботи цього підрозділу розглядаються Д.С. Ківом на спеціальних нарадах та контролюються ним особисто. Така увага дозволила значно підвищити інтенсивність, і відповідно, рентабельність авіаперевезень, вийти на прямі договори з іноземними авіакомпаніями. Зокрема, важлива угода підписана Д.С. Ківом з російською авіакомпанією "Волга-Днепр", за якою здійснюється скоординоване перевезення міжнародних вантажів "Авіалініями Антонова" і авіакомпанією "Волга-Днепр".

Зусилля Д.С. Ківи щодо організації роботи "Авіалінії Антонова" дозволили досягти приблизно 3 % світових обсягів транспортування великогабаритних та надважких вантажів до 800 аеропортів світу. На рахунок транспортно-го підрозділу унікальні перевезення, зокрема трансформатора вагою 175 т з австрійського міста Лінц до американського Х'юстона; генератора масою 187,6 т з Франкфурта (Німеччина) до Єревана (Вірменія); будівельної техніки вагою 247 т із Праги (Чеська Республіка) до Ташкента (Узбекистан). У березні 2011 р. на замовлення Франції українська "Мрія" через авіакомпанію "Авіалінії Антонова" доставила техніку та обладнання вагою 140 т до японської Фукусіми. "Авіалінії Антонова" отримали статус національної авіакомпанії, а США надали їй "п'ятий ступінь свободи", дозволивши виконувати внутрішні рейси з перевезення вантажів на замовлення американських компаній. ДП "АНТОНОВ" підписав довгострокові угоди з урядами 18 країн НАТО та ЄС.

Дмитру Семеновичу притаманні риси наукового та технічного передбачення. Д.С. Ківа — автор 176 наукових робіт, 16 авторських свідоцтв і патентів у галузі розробки пасажирських, вантажних та багатоцільових літаків; досліджень з конструктивних і технологічних рішень для конкретних умов експлуатації; досліджень і розробок методів забезпечення високої надійності, безпеки і ресурсу літаків. Його науковий доробок присвячений вивченню характеристик композиційних матеріалів на основі вуглецевих волокон і методів збільшення жорсткості металевих конструкцій шляхом зміцнення їх вуглепластиками. Учений запропонував та обґрунтував принципи пошуку раціональних конструктивно-технологічних рішень, в основі яких — залежність між системами якісного пріоритету композиційних матеріалів й експлуатаційних вимог до конструкції літаків, що дозволило зменшити їхню вагу та збільшити ресурс, зберігаючи високу польотну безпеку.

Д.С. Ківа — доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки України, лауреат Державної премії України в галузі науки і техніки, академік Національної академії наук України, Герой України.

За визначний особистий внесок у зміцнення економічного потенціалу України та вагомі заслуги у розвитку вітчизняної авіаційної галузі Д.С. Ківа нагороджений багатьма високими відзнаками, нагородами. Він — Лауреат премії імені О.К. Антонова НАНУ, має ордени "За заслуги" I, II та III ступенів, Орден Ярослава Мудрого V ступеня, відзначений нагородою НАНУ "За наукові досягнення". Д.С. Ківа удостоєний Державного Ордена за значні заслуги у розвитку авіаційної галузі України. Ця нагорода якнайкраще засвідчує суспільне визнання його особистого внеску у зміцненні позицій вітчизняної авіації, зокрема й на міжнародному рівні, є високою оцінкою роботи колективу авіабудівників, очолюваного Дмитром Семеновичем Ківом.

Особистий внесок Д.С. Ківи в забезпечення безпеки польотів відзначено нагородою міжнародної організації з забезпечення безпеки польотів Flight Safety Foundation (FSF). В дипломі, який було вручено Дмитру Семеновичу, зокрема зазначено: *"Він зробив свій внесок в безпеку польотів, забезпечивши передачу інформації, необхідної для підтримки льотної придатності повітряних суден від розробника — ДП "Антонов" — державам, експлуатантам та суспільству. Це вплинуло на підвищення рівня авіаційної безпеки в усьому світі і стало позитивним прикладом, якому мають слідувати інші виробники та держави"*.

Д.С. Ківа — це досвідчений державний діяч. Він свідомий того, що розвиток авіаційної галузі в Україні створює сприятливі умови для розвитку багатьох інших галузей вітчизняної економіки. Тому Дмитро Семенович Ківа докладає зусиль до відродження літакобудування в Україні, перетворення країни на світового лідера з авіабудування. Він — Генеральний конструктор Ради генеральних конструкторів зі створення та модернізації авіаційної техніки в Україні, що діє при Кабінеті міністрів України з 2004 р.; член Міжвідомчої комісії з питань науково-технічної безпеки при РНБО; член Робочої групи з "Розвитку науково-технічної та інноваційної сфери" Комітету економічних реформ при Президенті України; член Національного комітету України з теоретичної та прикладної механіки. Д.С. Ківа входить до складу Національної ради зі сталого розвитку України. Він вважає, що у країні є всі необхідні умови для відродження літакобудування. Перш за все, це — завершений тип виробництва, "розумові центри" конструкторські бюро в Києві (літакобудування) і Запоріжжі (двигунобудування), є нові конкурентоспроможні моделі літаків, які користуються попитом у світі, є необхідні ресурси в державі, щоб виробляти їх серійно. Тому, на думку Президента — Генерального конструктора ДП "АНТОНОВ" Д.С. Ківи, вітчизняне літакобудування має майбутнє. Він неодноразово повторював: *"Єдина мета моїх зусиль полягає в тому, щоб авіаційна промисловість України знову посіла гідне місце у світовому літакобудуванні, а фірма "АНТОНОВ" закріпила свій статус лідера у створенні конкурентноздатних транспортних та регіональних пасажирських літаків"*.

Завершуючи, скажу: наш Президент — Генеральний конструктор Дмитро Семенович Ківа є гідним учнем Олега Костянтиновича Антонова.

Олег Богданов,
заступник Генерального конструктора
ДП "АНТОНОВ",
вчений секретар
Науково-технічної ради ДП "АНТОНОВ"