

19. Михайлуца М. Відображення процесу формування і участі у боях «Русской освободительной армии» (РОА) на сторінках трансністрійської преси / М. Михайлуца // Сторінки воєнної історії України: 36. наук. пр. — К. : Ін-т іст. Укр. НАН України, 2010. — Вип. 13. — С. 100–106.

20. Миняев П. А. Расчет прочности и конструкция речных деревянных судов / Миняев П. А. — М. : Госмориздат, 1940. — 96 с.

21. Мошнянский А. Выпускники Одесского Водного / Мошнянский А. — О. : Астропринт, 2002. — 101 с.

22. Мошнянский А. Эпоха юности Водного в лицах / А. Мошнянский // Мошнянский А. Звезда по имени ОИИМФ: Повесть. Рассказы / Мошнянский А. — 2 изд-е, доп. — О. : Астропринт, 2001. — С. 119–146.

23. Мюллер Н. Вермахт и оккупация / Мюллер Н. — М. : Вече, 2010. — 367 с.

24. Сліпенький Р. Я. Історія створення і діяльності інституту в 1898–1917 рр. / Р. Я. Сліпенький // Київський політехнічний інститут: Нариси історії. — К. : Наук. думка, 1995. — С. 3–40.

25. Ховрич С. Н. Первый выпуск КПИ: Малоизвестные факты / С. Н. Ховрич // Киевский вестник. — 2004. — № 5 (5868). — С. 3.

26. Ховрич С. М. Роль ХТІ та КПІ у розвитку науково-технічної думки в Україні / С. М. Ховрич // Україна на шляху незалежності: Мат. регіон. студ. наук.-теор. конф., присвяч. 10-річчю відродж. Укр. державн. Харків, 15–16 травня 2001. — Х. : НТУ «ХП», 2001. — С. 389–392.

27. Шайкан В. О. Колабораціонізм на території рейхскомісаріату «Україна» та військової зони в період Другої світової війни: Монографія / Шайкан В. О. — Кривий Ріг : Мінерал, 2005. — 468 с.

28. Шайкан В. Покладення українців у роки німецької окупації 1941–1944 / Шайкан В. — К., 2010. — 79 с.

С. О. Костилюва

УДК: 94(477)«19-20»+082.1

МАТЕРІАЛИ НАУКОВИХ ЧИТАНЬ З ЦИКЛУ «ВИДАТНІ КОНСТРУКТОРИ УКРАЇНИ» ТА МОЖЛИВОСТІ ЇХ ВИКОРИСТАННЯ В НАВЧАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

У статті обґрунтовується актуальність біографічного напрямку історичних досліджень у сучасній Україні. Представлено огляд серії видань про видатних конструкторів, підготовлених зусиллями науковців НТУУ «КПІ», наголошено на їх важливому науковому значенні, а також на ролі в контексті вдосконалення навчального процесу у вищій школі.

Ключові слова: біографістика, інженери та конструктори, НТУУ «КПІ».

В статье обосновывается актуальность биографического направления исторических исследований в современной Украине. Представлен об-

зор сериї виданій о видаючихся конструкторах, подготовленних силами коллектива НТУУ «КПИ», подчеркнуты их важное научное значение, а также роль в контексте усовершенствования учебного процесса в высшей школе.

Ключевые слова: биографистика, инженеры и конструкторы, НТУУ «КПИ».

In the article actuality of biographic direction of historical researches in modern Ukraine is grounded. The review of series of editions about prominent designers, prepared by efforts of scientists of NTUU «KPI» is imagined, its scientific value, and also role in the context of perfection of educational process at higher school are marked.

Keywords: biography studies, engineers and designers, NTUU «KPI».

Сучасну історію науки і техніки неможливо уявити без біографістики. І це зрозуміло, адже чим глибше ми занурюємося в таємниці атомного ядра, генної інженерії чи космосу, тим гостріше відчуваємо потребу дізнатися про тих особистостей, чия інтелектуальна праця уможливило видатні наукові звершення. На особливу увагу в цьому контексті заслуговують інженери й конструктори, адже не випадково, мабуть, і минуле століття, і початок нинішнього подеколи називають «добою інженерії та інженерів».

Утім, саме поняття «інженер» (від лат. *ingenium* — здібність, винахідливість) почало використовуватися ще за часів античності. Так називали осіб, котрі керували воєнними машинами, а також тих, хто ці машини винаходив. Згодом інженерами почали вважати й тих, хто створював різноманітну техніку, опікувався її розробкою та експлуатацією, тобто спеціалістів, які володіли технічними знаннями і були спроможними розроблювати різноманітні технічні засоби.

В середовищі інженерів традиційно виокремлюється еліта — конструктори (від лат. *constructor* — будівельник). Саме на них покладається завдання створювати нові зразки техніки. Звісно, такий вид діяльності потребує особливих інтелектуальних зусиль і здібностей порівняно з тими, що витрачаються для експлуатації техніки. Проте нині поняття «конструктор» дедалі частіше тлумачиться ширше, передбачаючи, зокрема, й існування «інженерів-конструкторів», «генеральних конструкторів» та ін.

Розквіт інженерної діяльності обумовив потужний розвиток науки й техніки, який, своєю чергою, мобілізував небачені творчі сили і водночас наклав на інженерів велику відповідальність за долю цивілізації. Без участі інженерних кадрів сьогодні неможливо вирішити жодну з численних проблем, якими позначена науково-технічна та економічна реальність. І справ-

ді, наука за сучасних умов безпосередньо пов'язується з технікою і втілюється в проєктах складних агрегатів, автоматизованих ліній, потужних виробничих комплексів, а робиться це передусім завдяки творчим зусиллям великої й різноманітної за складом армії інженерів.

Інженерна діяльність уособлює нині ключову ланку в ланцюгу «наука-техніка-виробництво» і водночас вона перетворилася на масовий вид висококваліфікованої розумової праці. Нова техніка, з одного боку, потребує якісно нового інженерного мислення, спрямованого передусім на пошук оптимальних рішень у людино-машинній взаємодії. А з іншого — моральної зрілості інженерного працівника, його вміння вирішувати складні технічні проблеми «людяно».

Вже тривалий час серед вітчизняних науковців зберігається сталий інтерес до розробок у царині біографістики. Видані до останнього часу різноманітні збірки про життєвий і творчий шлях талановитих науковців та інженерів-винахідників навіть мають своєрідну класифікацію, розподіляючись то за різними галузями наук, то за окремими установами, вузами тощо. Значення всієї цієї роботи важко перебільшити, оскільки йдеться не лише про формування загальнонаціональних, регіональних, галузевих та проблемно-тематичних біографічних науково-інформаційних ресурсів, але й про створення умов для зростання гуманітарної культури суспільства.

Загальновизнано, що наявність національного біографічного словника є важливим показником інтегрованості будь-якої держави до світової культури. Тож першочерговим завданням для науковців України є створення цілісної системи теоретичних, науково-методичних та конкретно-історичних праць, сукупність яких уможливила б підготовку такого видання. Побудований за певними підходами (державно-територіальним, мовним, хронологічним, джерелознавчим тощо), за певними критеріями відбору осіб, Національний біографічний словник, безперечно, зробить внесок у подальшу інтеграцію нашої країни до світового культурного простору.

Нині ж в Україні проблемами біографістики опікується низка наукових установ та організацій. Серед них передусім слід згадати Інститут біографічних досліджень Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського (Далі — НБУВ) — відому науково-дослідну інституцію країни, своєрідний національний центр біографічних досліджень. Основні напрями діяльності Інституту — розробка теоретичних та науково-методичних проблем української біографістики, збирання, наукове опрацювання, підготовка до видання матеріалів Українського біографічного словника — багатотомного енциклопедичного видання, що вміщуватиме біографії діячів української землі, представників української діаспори, а також українознавців і дієвих симпатиків України за її межами, з усіх сфер людської діяльності від дав-

нини до сучасності. Інститут також координує дослідження в царині вітчизняної біографістики. Друкованим органом Інституту є збірник наукових праць «Українська біографістика. Biographistica Ukrainica» — перше в Україні наукове спеціалізоване видання з проблем біобібліографічної науки. Видання надає змогу широкій науковій громадськості брати участь у обговоренні загальних проблем біографістики, теоретичних та науково-методичних засад підготовки майбутнього Українського біографічного словника, зокрема і його словникової частини.

В червні 2005 р. з ініціативи Інституту біографічних досліджень, Інституту рукопису НБУВ та Українського біографічного товариства було проведено спільну наукову сесію інститутів та наукових відділів НБУВ за участі науковців інших установ Національної академії наук України (Далі — НАН України), Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Було прийнято рішення щорічно проводити науковий захід — Чишківські читання з історичної біографістики (в пам'ять ученого-біографіста, засновника й першого директора Інституту біографічних досліджень НБУВ, президента Українського біографічного товариства, доктора історичних наук, професора Віталія Сергійовича Чишка, 05.06.1951–01.02.2003). Чишківські читання нині перетворились на солідний науковий форум дослідників-біографістів, де в колі професіоналів обговорюються теоретичні й методичні проблеми розвитку біографічних досліджень, створення біографічних словників та електронних архівів, формування джерельної бази вітчизняної біографістики, висвітлення в історико-біографічній та культурологічній літературі життєвого і творчого шляху видатних діячів України минулих століть. У читаннях беруть участь учені Інституту біографічних досліджень та інших наукових підрозділів НБУВ, академічних інститутів, Центру українознавства та кафедр Київського національного університету імені Тараса Шевченка, Інституту енциклопедичних досліджень НАН України тощо.

Зрозуміло, що цей форум викликає сталий інтерес і науковців-освітян, зокрема з Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут» (Далі — НТУУ «КПІ»). Однак на базі Державного політехнічного музею НТУУ «КПІ» (директор музею — Н. В. Писаревська) з 2001 р. почали проводитися власні читання «Видатні конструктори України», які швидко здобули визнання як у середовищі науковців, так і серед широких кіл громадськості, всіх, хто цікавиться вітчизняною історією науки й техніки. Зрозуміло, що при формуванні програм читань пріоритет надавався тим видатним особистостям, чиє життя і діяльність так чи інакше були пов'язані з Україною та з Київською політехнікою.

Реальним підсумком роботи наукових форумів стало видання серії матеріалів наукових читань. Серед них були, зокрема, присвячені таким кори-

феям науки, як О. К. Антонов, А. М. Люлька, В. М. Глушков, І. М. Францевич, С. О. Лебедєв, Б. М. Вул та ін. Практично кожне з видань містило добірку статей про життя і діяльність видатного конструктора, а також спогади соратників, рідних та близьких [1–14].

Видані в паперових обкладинках, тоненькі — не більше, ніж 60 сторінок кожна — збірки схвально зустріла наукова громадскість. Вони мали широкий попит як серед науковців, так і серед студентів. Тож виявилася очевидна потреба в доповненні й передорудці цих матеріалів.

2008 р. до 90-річчя від дня заснування НАН України і 110-річчя НТУУ «КПІ» було видано перший солідний том із серії «Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань з циклу “Видатні конструктори України”», проведених у 2001–2008 рр.

Наукову значущість і суспільну вагомість цього видання охарактеризував проректор з наукової роботи НТУУ «КПІ», професор М. Ю. Ільченко. «Гордістю кожної нації, — наголосив він, — є досягнення у створенні шедеврів світової науки, техніки та культури і мистецтва. Науковці дають людству нові знання, технології, конструкції, сприяючи розвитку науково-технічного прогресу, який передусім передбачає створення нових перспективних технічних рішень, що кладуть початок створенню нових напрямів науки і техніки. А отже ґрунтуються на нових конструкторських розробках. Тож Україна справді може пишатися своїми видатними конструкторами, які зробили вагомий внесок у світовий науково-технічний прогрес, сприяли утвердженню вітчизняного пріоритету у різних галузях техніки, вихованню почуття патріотизму. Для створення цілісної картини розвитку науки і техніки в Україні, ознайомлення громадськості з видатними вітчизняними творцями-першопрохідниками у різних галузях науково-технічної творчості, виховання студентської молоді на прикладах високих досягнень попередніх поколінь науковців інженерів безпосередньо президентом НАНУ Б. Є. Патонем і ректором М. З. Згуровським і було започатковано наукові читання» [15, с. 10].

Основний корпус матеріалів першого тому присвячено чотирьом видатним постатям: М. М. Бенардосу, Є. О. Патону, І. І. Сікорському, К. О. Калініну. Том відкривається підбіркою цікавих матеріалів про видатного винахідника ХІХ ст. Миколу Миколайовича Бенардоса (1842–1905 рр.). В історичному ресестрі світової науки за ним записано авторство на зварювання металів, яке наразі широко використовується у світі. Його винахід був настільки значущим для людства, що навіть через ціле століття, у 1981 р., за рішенням ЮНЕСКО відзначався світовим товариством. Між тим життєвий шлях і наукова діяльність цієї людини все ще не достатньо досліджені. Вміщені в книзі 10 статей до певної міри заповнили цю прогалину. З інформа-

ційних матеріалів, опублікованих у томі, читач дізнається, що народився винахідник електрозварювання М. М. Бенардос у селі Бенардосівка (нині — Миколаївська обл.). Навчався він на медичному факультеті Київського університету (1862–1866 рр.), в Петровській землеробській і лісовій академії в Москві (нині — Тімірязєвська сільськогосподарська академія). На початку 1870-х рр. став винахідником-професіоналом. 1889 р. Вчена рада Петербурзького електротехнічного інституту надала науковцю почесне звання інженера-електрика, 1892 р. Російське технічне товариство нагородило його медаллю. Винахідник одним із перших запропонував проект перетворення водної енергії на електричну. Світову ж славу М. Бенардосу принесло винайдення електричного дугового зварювання і різання металів — одного з найважливіших сучасних технологічних процесів. Учений був автором понад 200 проєктів і винаходів у галузі залізничного і водного транспорту, енергетики, військової справи, сільського господарства тощо.

Зауважимо, що крім матеріалів, у яких безпосередньо розглядається науковий спадок М. Бенардоса, привертають увагу і вміщені в томі дві статті, автори яких докладно з'ясовують різні аспекти перебування видатного винахідника у Фастові, а також додаткові матеріали, присвячені 25-річчю музею Бенардоса в Переяславі-Хмельницькому.

Ім'я іншого героя збірки — Євгена Оскаровича Патона (1870–1953 рр.), широко відоме в Україні та світі. З цією талановитою особистістю тісно пов'язане вирішення проблем зварювання металу, застосування зварювання в мостобудуванні та понад сторічна історія Київського політехнічного інституту. Він — засновник поважної наукової школи винахідників, головною ідеєю якої є відома тепер тріада: наука — виробництво — кадри. Як і попередник М. Бенардос, Є. Патон відзначився в електрозварюванні. Метод швидкісного автоматичного зварювання під шаром флюсу дістав назву «метод Патона».

Блок матеріалів, зібраних у книзі про Є. О. Патона, складається з 13 статей. Серед них на особливу увагу заслуговує публікація ректора Київської політехніки М. З. Згуровського, де, зокрема, аналізується діяльність славетного академіка через призму історії КПІ. Справді, вплив цей важко переоцінити: впродовж 1904–1938 рр. Є. Патон завідував кафедрою КПІ, а в 1929 р. організував в Академії наук УРСР кафедру інженерних споруд, на базі якої було створено Інститут електрозварювання (1934). Протягом 1934–1953 рр. він був директором Інституту електрозварювання Академії наук УРСР.

Низку статей присвячено мостобудівництву Є. Патона, адже це була одна з найулюбленіших сфер діяльності видатного науковця. Ще 1904 р. молодий учений приїхав до Києва, прийнявши пропозицію створити тут третю в Росії конструкцію мостів. Він підготував методи розрахунку раціональ-

них конструктивних схем металевих поймових споруд мостів, дослідив умови їхньої роботи, розробив способи відбудови зруйнованих мостів. За його проєктами в Києві 1912 р. було зведено Парковий міст через Петрівську алею, а 1925 р. на опорах зруйнованого Миколаївського ланцюгового моста через Дніпро — міст імені Євгенії Бош. Є. Патон — автор чотири томної праці «Залізні мости».

Матеріали про Є. О. Патона, опубліковані в збірці, висвітлюють практично всі етапи життя і творчості науковця. Опікування проблемами мостобудування, війна та робота на оборону країни, інститут електрозварювання й навіть увічнення пам'яті про науковця («Відкриття пам'ятника Є. О. Патону») — про все це можна знайти цікаві відомості в книзі.

Ще одним її героєм є Ігор Іванович Сікорський (1889–1972 рр.), який зробив вагомий внесок у розвиток авіації. Науковець народився в Києві у родині професора-медика Київського університету. В 1908–1912 рр. він спорудив шість моделей літаків та гелікоптер. Протягом 1912–1914 рр. під керівництвом Сікорського було побудовано одні з перших у світі багатомоторні літаки — «Гранд», «Русский витязь» та «Илья Муромец». Вже працюючи за кордоном, І. Сікорський першим почав будувати турбінні гелікоптери та гелікоптери-амфібії. А з 1943 р. його фірма «Сікорські Ейркрафт» стала провідним виробником вертолітної техніки в світі. Загалом вона створила 17 базових літаків та 18 гелікоптерів.

У першому томі збірки «Видатні конструктори України» подробиці біографії видатного конструктора І. Сікорського презентує шість публікацій. Окрім статей, присвячених участі науковця у вирішенні складних проблем літако- та вертолітобудування, на увагу заслуговує розвідка про духовно-філософський світ видатного конструктора, а також про його родину. Цікавим є матеріал про діяльність Інституту авіаційно-космічних досліджень імені І. Сікорського.

На відміну від згаданих видатних постатей, життя і творча діяльність фундатора пасажирського літакобудування в Україні, льотчика, інженера та авіаконструктора К. О. Калініна (1889–1938 рр.) тривалий час залишалася білою плямою в історії вітчизняного літакобудування. У книзі представлено вісім публікацій, які вдало заповнюють чимало лакун з біографії авіаконструктора. Окремо висвітлюються його наукова спадщина та внесок у літакобудування.

Подробиці біографії Костянтина Олексійовича Калініна іноді схожі на справжній гостросюжетний роман. Учасник Першої світової війни (бойовий льотчик), нагороджений орденами Російської імперії, в 1918–1919 рр. служив у авіації гетьманської Української Держави, а потім Української Народної Республіки. Після закінчення громадянської війни К. Калінін навчав-

ся в московській Академії повітряного флоту, але його відрахували за політичні переконання. Вищу освіту здобув у Київській політехніці вже 1925 р. Студентом механічного факультету КПІ К. Калінін водночас викладав предмети з авіаспеціалізацій. Його дипломний проект «Літак К-1» став першим в СРСР літаком, рекомендованим до серійного випуску. Це чи не єдиний такий випадок в історії науки і техніки. В 1928–1929 рр. у Харкові К. Калінін розробив конструкції пасажирських літаків К-4, К-5, які витіснили машини іноземних марок з повітряних ліній СРСР. У 1930–1938 рр. за його участі було збудовано літак К-7, розрахований на 120 пасажирів, бомбардувальники К-12, К-13. Життя геніального конструктора обірвалося 1938 р. у в'язниці НКВС м. Воронеж.

Окрему увагу першого тому «Видатних конструкторів України» присвячено й винахідникам електротранспорту, а також творцям найкращого танка часів Другої світової війни — Т-34.

У першому блоці в окремих статтях розповідається про Ф. А. Піроцького — «артилериста та електротехніка-винахідника трамвая», Михайла Ольшанського — конструктора київських трамваїв та тролейбусів і професора С. О. Реброва — видатного науковця в галузі міського електричного транспорту. Заслугує на увагу й публікація, присвячена високошвидкісним транспортним системам з магнітним підвісом «MAGLEV».

Біографічна збірка знайомить нас з Ф. А. Піроцьким, під впливом статей і виступів якого було розроблено перші у світі проекти великих гідроелектростанцій і почалося масштабне використання торфу. Конкретний винахід Федора Аполоновича — електричний засіб пересування (трамвай) — важко переоцінити. Одночасно з ним над таким самим завданням працювали в інших країнах великі колективи відомих електротехнічних фірм. Але Ф. А. Піроцький знайшов кращі схеми, сам виконав проектні роботи і як механік, і як електрик. Результати експериментів науковця з передання струму на велику відстань стали вагомим внеском у загальне наукове уявлення про електрику.

Імена конструкторів київських трамваїв і тролейбусів, випускників КПІ — Михайла Олександровича Ольшанського та Сергія Олександровича Реброва відомі всім, хто вивчає історію електротранспорту, адже кияни, опанувавши з середини 1930-х рр. новий вид транспорту, почали пересуватися столицею України більш комфортно і швидко. Під керівництвом С. О. Реброва було виконано науково-дослідні роботи зі створення першої міжміської тролейбусної лінії Сімферополь — Алушта в Криму. Ця лінія досі працює, суттєво вдосконаливши сполучення між Сімферополем та південним узбережжям Криму. 1967 р. на території Виставки досягнень народного господарства СРСР було побудовано дослідну ділянку монорейкової дороги. За

авторськими свідоцтвами на асинхронний лінійний тяговий двигун для монорейкових доріг, на будову ходової частини рухового складу монорейкової дороги та на електричний лінійний рушій С. О. Реброву було видано 15 патентів у США, Великій Британії, Італії, Франції, ФРН та Японії.

Творцям легендарної «тридцятьчетвірки» в збірці присвячено дванадцять статей. Вони підібрані так, аби читач міг скласти уявлення як про досить широку проблематику («Танки у Великій вітчизняній війні», «Організаційні та політичні аспекти танкобудування часів Другої світової війни»), так і стосовно конкретних персон («Головний творець легендарної “тридцятьчетвірки”», «Т-34: Є. О. Патон, О. О. Морозов, Ф. Н. Козлов та інші») тощо. Приділено увагу і окремим воєнно-технічним питанням танкобудування, як от «34 — класичне компоновання», «Двигун В-2 — “серце” танка Т-34».

Добре відомо, що танк Т-34 було визнано найкращим танком Другої світової війни. Власне, про це вже чимало було написано. Завдання авторів полягало в тому, щоб визначити «українську прописку» цієї події, адже танк цей споруджувався в Україні, з вітчизняних матеріалів та силами українських спеціалістів. Створювався Т-34 на Харківському заводі транспортного машинобудування (тепер — завод ім. В. О. Малишева). «Батьком» його був ушлявлений конструктор Михайло Ілліч Кошкін. Надзвичайно важливу роль у творенні танка відіграли також Олександр Олександрович Морозов, Микола Олексійович Кучеренко та багато інших конструкторів. Винятково значущим був внесок науковців Інституту електрозварювання на чолі з Євгеном Оскаровичем Патonom. У цьому танку було застосовано багато новинок. Так, усупереч традиціям, він мав лише гусеничний хід, розташування двигуна (дизельного замість бензинового, та ще й з застосуванням легких алюмінієвих сплавів) було поздовжнє, башта виконувалася цільнолитою, броня мала нахил і з'єднувалася за допомогою зварювання під флюсом. Тож схема Т-34 згодом стала класичною [15, с. 10–11].

Про плеяду видатних інженерів-конструкторів, що справили різнобічний вплив на науково-технічну революцію ХХ ст., йдеться в другому томі трьохтомної праці «Видатні конструктори України» [16].

Цей том є органічним продовженням циклу матеріалів, викладених у першому томі. В ньому висвітлюється життєвий і творчий шлях таких непересічних особистостей як М. Б. Делоне, О. К. Антонов, А. М. Люлька, В. М. Челомей, І. І. Гвай, А. Г. Костіков, Ю. М. Победоносцев. Окремий блок присвячено конструкторам реактивної зброї часів Другої світової війни — легендарної «Катюші».

Перше десятиріччя ХХ ст. стало початком ери бурхливого розвитку авіації. Провідні позиції в цій галузі належали промислово розвиненим країнам

світу. Між тим, тогочасні розробки конструкторів України не поступалися найкращим світовим зразкам. До таких конструкторів належав Микола Борисович Делоне (1856–1931 рр.) — доктор прикладної математики, професор, видатний учений-механік, один із піонерів повітроплавання в Україні, учень Миколи Єгоровича Жуковського — основоположника сучасної аеродинаміки.

М. Делоне в книзі присвячено сім авторських публікацій, які вповні розкривають життєвий і творчий шлях конструктора. Микола Борисович не був професіоналом в авіації, він був професором класичної механіки. Однак захоплення авіацією стало другим його покликанням, і він віддав йому значну частину життя. У 1905–1906 рр. при механічному гуртку студентів КПІ було утворено Повітроплавальну секцію, яку в листопаді 1908 р. було сформовано у самостійний Повітроплавальний гурток студентів КПІ. Професор М. Б. Делоне став незмінним ідейним керівником цього гуртка, а надалі й Київського товариства повітроплавання. Воно відіграло історичну роль у розвитку вітчизняної авіації. З 1909 по 1912 рр. в Києві було сконструйовано близько 40 типів різних дослідних літаків — більше, ніж у всіх містах Росії включно з Москвою й Санкт-Петербургом. З гуртка повітроплавання вишла плеяда відомих інженерів і вчених, серед них — відомий конструктор авіадвигунів О. О. Мікулін, авіаконструктор В. П. Григор'єв (літак його конструкції було взято на озброєння й успішно використано в боях на фронтах Першої світової війни. А в радянський час талановитий конструктор багато зробив для розвитку вітчизняного літакобудування). Авіагурток став школою для таких авіаконструкторів, як Д. П. Григорович, брати Андрій, Іван та Євген Касяненки, І. І. Сікорський. Надав поштовх для запровадження в КПІ авіаспеціальності та організації авіаінституту, який згодом переріс у Національний авіаційний університет.

Справу піонерів-авіаторів славно продовжив видатний український конструктор, Герой Соціалістичної праці, лауреат державних премій Олег Костянтинович Антонов (1906–1986 рр.). Хоча він народився в Підмосков'ї, проте творчий зліт авіаконструктора пов'язаний з Україною.

12 публікацій книги присвячено саме цій славетній постаті. В розвідках досліджуються конструкторська діяльність О. Антонова, його робота як організатора виробництва, педагога і навіть художника. Окрему статтю присвячено науковій проблемі ролі КПІ в історії авіації України. Та все-таки в епіцентрі уваги дописувачів постать самого генерального конструктора.

Свій життєвий шлях О. Антонов обрав дуже рано. У 18 років протягом навчання в Саратовському індустріальному технікумі він уже збудував перший планер. З 1952 р. працював у Києві. Впродовж 1967–1984 рр., будиши генеральним конструктором, керував розробкою транспортних літаків

АН-8, АН-12, АН-22, АН-26, АН-32, АН-72, АН-124, багатопільових літаків АН-2, АН-14, АН-28, пасажирських літаків АН-10, АН-24, цільнометалевих планерів А-11, А-13, А-15, мотопланера АН-13 і дельтаплана «Славутич». Під керівництвом Антонова розроблено систему автоматизованого проектування транспортних літаків, запроваджено клеезварні з'єднання і композиційні матеріали, розвинено методи авіабудівельної економіки. Широкофюзеляжні транспортні літаки АН-22 «Антей» та АН-124 «Руслан» за показниками істотно перевершили світові аналоги. Сьогодні АНТК ім. О. К. Антонова успішно продовжує славні традиції. Про це свідчать такі унікальні машини, як АН-225 «Мрія», АН-70, АН-140 та інші сучасні літаки. До речі, інформаційному забезпеченню створення авіаційної техніки в роботах НТУУ «КПІ» і АНТК ім. Антонова присвячено окрему публікацію.

Тему авіаційних конструкторів у книзі продовжує нарис про уродженця Богуславщини Архипа Михайловича Люлька (1908–1984 рр.). З ім'ям цього інженера, конструктора авіаційних двигунів пов'язана епоха становлення надзвукової авіації. В другому томі йому присвячено 10 наукових статей та низку спогадів. Добірно розглядається родовід сім'ї Люльок, наводяться спогади його племінниці та інтерв'ю з донькою конструктора.

«Лицарь авіації», як назвав один з авторів А. Люлька, закінчив ремісниче училище в Білій Церкві (1925 р.). Лише з другого разу спромігся вступити до КПІ, який закінчив 1931 р. 1938 р. група Архипа Люльки створила двигун РГД-1, що дав літакові змогу розвинути швидкість до 900 км/год. Науковець також розробив конструкцію першого в світі двоконтурного турбореактивного двигуна (1939–1941 рр.), інших двигунів. Дослідив нові енергетичні речовини. Від 1946 р. А. Люлька — генеральний конструктор авіаційних двигунів. Під його керівництвом створено потужні турбореактивні двигуни нового типу. Вчений також по праву вважається піонером у розробці турбореактивних двигунів для надзвукової авіації. Під його керівництвом створено й спеціальне КБ (нині — НВО «Сатурн», яке носить ім'я Архипа Люльки). Один із останніх двигунів, які створив конструктор, АЛ-31Ф стоїть на всесвітньо відомому СУ-27, який встановив 27 світових рекордів і виконує такі фігури вищого пілотажу, як «Дзвін» і «Кобра Пугачова». Плід конструктора — двигун АЛ-29 встановили на макеті-аналозі космічного корабля багаторазового використання «Буран», який свого часу було розроблено в КБ ім. П. О. Сухого. Як свідчать наведені в книзі публікації, автор першого вітчизняного турбореактивного двигуна був людиною видатного інженерного таланту, колосальної працездатності, природженим керівником і водночас приємною особистістю. 70 років тому він запропонував двигун, без якого сучасна авіація була б неможливою.

Серед видатних конструкторів у космонавтиці, біографічні матеріали якого містить описувана праця, є також уродженець Західної України Володимир Миколайович Челомей (1914–1984 рр.). У книзі йому присвячено 14 нарисів (автор усіх — дослідник А. Г. Дормидонтов), які тематично охоплюють усе життя конструктора від раннього дитинства. В. Челомей також був студентом Політехніки. Він отримав основу механіко-математичної підготовки в стінах альма-матер — КПІ, а згодом факультет, на якому він учився, перетворився на Київський авіаційний інститут. З 1950 р. конструктор брав активну участь у різних проектах ракетобудування в СРСР, був одним із головних учених-консультантів з ракетних двигунів для ракет та літальних апаратів, переважно військового призначення. По смерті Михайла Янгеля (1971 р.) став головним керівником радянської космічної програми. Конструктор супутників «Протон», «Політ», «Космос-1267», орбітальних станцій «Салют-3» і «Салют-5». В його конструкторському бюро розроблено й виготовлено крилаті ракети 10ХН, ракету-носіє «Протон» (на його рахунок відправлення у Всесвіт апаратів серії «Зонд», «Луна», «Венера», «Марс», «Вега», а також орбітальних станцій «Мир», «Салют»), штучні супутники Землі серій «Політ» і «Космос», орбітальні станції «Салют-3» і «Салют-5». Ученому належить ідея й реалізація транспортного орбітального корабля багаторазового використання.

Нарешті в другому томі вміщено матеріали про творців радянської реактивної авіації, зокрема легендарної «Катюші». Установка під шифром БМ-13, що згодом дістала назву «Катюша», отримала бойове хрещення під Оршею 14 липня 1941 р. Батарей з семи експериментальних машин під командуванням капітана І. А. Фльорова завдала раптового удару по скупченню техніки й живої сили супротивника. Внаслідок залпу батареї «Катюш» ворог зазнав значних втрат і почалася паніка.

Перш ніж ідею реактивного озброєння було втілено в життя, минули роки наполегливої роботи багатьох учених і конструкторів: М. І. Тихомірова, Г. Е. Лангемака, І. Е. Клейменова, Л. Є. Шварца, В. І. Александрова (уродженця Харкова) та ін. Вони працювали над створенням реактивних снарядів, розробленням принципів стрільби та надійної бойової пускової установки. Так, створенням механізованої автомобільної установки залпової стрільби реактивними снарядами опікувалася група фахівців у складі І. І. Гвая (уродженець Дніпропетровська), Ю. М. Победоносцева, А. Г. Костікова (уродженець м. Козятина Вінницької обл.) та ін. У книзі Івану Ісидоровичу Гваю присвячено окрему публікацію, в праці також розповідається про перші «Катюші» на українській землі.

Третій том серії присвячено підкоренню космосу [17]. Окремий блок статей так і зветься «50 років космічної ери», а інший присвячено ДКБ «Пів-

денне» — установі, прямо пов'язаній з космосом. До торування шляху у Всесвіт чималою мірою були причетні й наші земляки — як окремі особистості, так і цілі підприємства. Гордістю КПІ є те, що серед плеяди вчених, конструкторів та інженерів, які навчалися чи викладали тут, був С. П. Корольов (1907–1966 рр.) — творець радянської ракетно-космічної техніки, основоположник практичної космонавтики, наймогутніша фігура ХХ ст. в космічному ракетобудуванні. Не випадково, що в збірці йому присвячено 20 публікацій. У цих розвідках С. Корольов розглядається в різних площинах — як учений, як інженер, як людина.

Перший період життя С. П. Корольова був суцільно пов'язаний з Україною. Сергій Павлович народився в Житомирі у сім'ї викладача гімназії й доньки українського купця, навчався в Першій одеській будпрофшколі. В Одесі він приєднався до Товариства авіації і повітроплавання України та Криму. Під час навчання у КПІ майбутній конструктор не тільки отримував базові знання з фундаментальних технічних дисциплін, але й працював у планерному гуртку та був курсантом планерних курсів. Тож у низці статей велика увага приділяється його зв'язкам з КПІ, досліджується творча спадщина науковця та діяльність музею С. П. Корольова в НТУУ «КПІ».

У публікаціях автори зачепили й трагічні сторінки в житті геніального конструктора («Ікар з підпаленим крилом»). 1938 р. С. П. Корольова було репресовано й засуджено на тривалий термін ув'язнення (повністю реабілітовано лише 1957 р.). Сім років (1939–1945 рр.) він відбув у ГУЛАГу, де його та інших учених примушували розробляти балістичні й геофізичні ракети. 1945 р. С. П. Корольов працював у Німеччині в складі технічної комісії для ознайомлення з трофейною ракетною технікою. В серпні 1946 р. його було призначено головним конструктором балістичних ракет далекої дії. 1950 р. він передав на озброєння балістичну ракету Р-1 (аналог Фау-2).

1954 р. С. П. Корольов одночасно працював над різними модифікаціями ракети Р-1, закінчив роботу над Р-5М (з ядерним бойовим зарядом). У 1956–1960 рр. під його керівництвом було створено першу радянську стратегічну ракету, яка стала основою ракетної могутності СРСР; балістичні ракети наземного та морського базування на стабільних компонентах палива. Назагал під керуванням С. П. Корольова було здійснено всі основні радянські досягнення в космонавтиці: 27 серпня 1957 р. запущено наддалеку міжконтинентальну багатоступінчасту балістичну ракету, 4 жовтня — перший штучний супутник Землі, 12 квітня 1961 відбувся перший політ людини в космос (пілот — Ю. Гагарін), 12 жовтня 1964 р. виведено на орбіту перший багатомісний корабель серії «Восход» з екіпажем на борту. 18 березня 1965 р. О. Леонов уперше вийшов у відкритий космос. Під керівництвом С. П. Корольова створено перші космічні апарати серій «Місяць», «Вене-

ра», «Марс», «Зонд», деякі супутники серії «Космос», а також проект космічного корабля «Союз». Серед цікавих матеріалів книги стосовно С. Корольова слід виокремити виступи учасників Малої академії наук. На окрему увагу заслуговують наведені спогади (інтерв'ю) ветеранів космодрому «Байконур».

Інший титан науки і техніки, про якого йдеться у книзі, — Валентин Петрович Глушко (1908–1989 рр.) — інженер, творець реактивних двигунів. Йому в книзі присвячено 10 публікацій. Окрім матеріалів, у яких висвітлюються різноманітні інженерно-технічні питання діяльності В. Глушка, на особливу увагу заслуговує стаття, присвячена аналізу наукової інтуїції цієї особистості. Цікавими є й спогади про академіка В. Глушка як людину. Уродженець Одеси, він попервах навчався в Одеській консерваторії, але затишні театральні зали вирішив змінити на гуркіт космодрому. 1930 р. молодий конструктор розробив експериментальний проект ракетного двигуна, започаткувавши нову добу ракетного двигунобудування. Разом з С. Корольовим В. Глушко створив балістичні міжконтинентальні ракети та радянські ракетно-космічні системи. Він також є творцем першого в світі електротермічного ракетного двигуна і багаторазового ракетно-космічного комплексу «Енергія» — «Буран». Його двигуни підіймали в повітря літаки Як-3РД, Су-5, Су-7, космічні кораблі «Восток», ракети-носії «Протон». 1994 р. його ім'я отримав кратер на видимому боці Місяця.

У розділі про ДБК «Південне» особливу увагу приділено його генеральному конструкторові Михайлу Кузьмичу Янгелю (1911–1971 рр.).

Підсумовуючи деякі моменти стосовно аналізованих видань, слід звернути увагу на їхній авторський склад. Серед тих, хто працював над творами, є самі ветерани космодрому Байконур, безпосередньо причетні до створення космічної техніки, але є також викладачі КПІ, представники галузевих музеїв України і навіть київського відділення Малої академії наук «Дослідник» — лабораторії майбутніх учених.

Укладачами томів виступили: К. Б. Антоненко, О. С. Болтенко, С. І. Грачов, Л. С. Ільєсова, К. С. Мошинська, М. Г. Ніколенко, Н. В. Писаревська, В. В. Татарчук. Керівником і координатором роботи наукового колективу виступив член-кореспондент Національної Академії наук М. Ю. Ільченко — проєктор з наукової роботи НТУУ «КПІ».

Не можна оминати увагою ґрунтовну бібліографію, яку містить трьохтомник. Підготувала її К. С. Мошинська. Чимало попрацювали укладачі й над ілюстративним матеріалом для книги. Безперечно, позитивом є і те, що праця має іменний покажчик.

Завершуючи огляд видань зазначимо, що серія «Видатні конструктори України» безперечно є вагомим виданням і робить цінний внесок в історич-

ну науку. Однак лише цим цінність збірки не обмежується. Книга може і повинна використовуватися в навчальному процесі — як для підготовки лекційного матеріалу, так і в ході практичних занять зі студентами, та й при їхній самостійній підготовці до лекцій та семінарів. Зауважимо, що професорсько-викладацький склад кафедри історії факультету соціології і права НТУУ «КПІ» вже повною мірою оцінив вагомий потенціал видання для вдосконалення навчального процесу. Матеріали описаних книг активно використовуються для викладання трьох навчальних дисциплін: «Історія України» (модуль з історії науки і техніки), «Історія української культури» та «Історія науки і техніки».

1. Академік А. М. Люлька: Матеріали наукових читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей / О. Г. Соколенко (ред.). — К. : ЕКМО, 2005. — 80 с.

2. Академік Б. М. Вул: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2003. — 72 с.

3. Академік В. М. Глушков: Матеріали наук. читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2004. — 84 с.

4. Академік Є. О. Патон: Матеріали наукових читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2002. — 82 с.

5. Академік І. М. Францевич: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2006. — 68 с.

6. Академік С. О. Лебедев: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2003. — 92 с.

7. Генеральний конструктор О. К. Антонов: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К., 2002. — 80 с.

8. ДКБ «Південне» 50 років: Матеріали наук. читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2005. — 72 с.

9. І. І. Сікорський: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей / О. Г. Соколенко (ред.). — К. : ЕКМО, 2005. — 87 с.

10. Конструктори електротранспорту: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К., 2003. — 82 с.

11. Конструктори реактивної зброї: Матеріали наук. читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : НТУУ «КПІ», 2005. — 108 с.

12. О. А. Геращенко — засновник школи теплотерії (до 80-річчя з дня народження): Матеріали наук. читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ»,

Державний політехнічний музей; НАН України; Інститут технічної теплофізики. — К. : ЕКМО, 2005. — 104 с.

13. С. П. Тимошенко — механік ХХ століття: Матеріали наук. читань з циклу «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2004. — 86 с.

14. Творці легендарної «тридцятьчетвірки»: Матеріали наукових читань з циклу: «Видатні конструктори України» / НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей. — К. : ЕКМО, 2002. — 90 с.

15. Видатні конструктори України: за матеріалами наук. читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2001—2008 рр. / НАН України; НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей / Б. Є. Патон (ред.), А. І. Дормідонтов (уклад.), М. З. Згуровський (ред.). — Т. 1 — К. : ЕКМО, 2008. — 323 с.

16. Видатні конструктори України: за матеріалами наук. читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2001—2008 рр. / НАН України; НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей / Б. Є. Патон (ред.), К. Б. Антоненко та ін., М. З. Згуровський (ред.). — Т. 2. — К. : ЕКМО, 2010. — 327 с.

17. Видатні конструктори України: за матеріалами наук. читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2001—2008 рр. / НАН України; НТУУ «КПІ», Державний політехнічний музей / Б. Є. Патон (ред.), К. Б. Антоненко та ін., М. З. Згуровський (ред.). — Т. 3. — К. : ЕКМО, 2011. — 412 с.

С. М. Осінчук

УДК: 930.1:316.6

MEMORY STUDIES: КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Статтю присвячено змісту основних понять історії пам'яті, таких як «пам'ять», «колективна пам'ять», «ідентичність» тощо. Автор аналізує історію виникнення головних методологічних засад цього напрямку досліджень, базованих на соціологічному підході до вивчення пам'яті, а також вплив психоаналітичної традиції.

Ключові слова: пам'ять, історія пам'яті, історіографія, ідентичність, травма.

Статья посвящена содержанию основных понятий истории памяти, таких как «память», «коллективная память», «идентичность». Автор анализирует историю возникновения основных методологических принципов этого направления исследований, которые базируются на социологическом подходе к изучению памяти, а также влияние психоаналитической традиции.

Ключевые слова: память, история памяти, историография, идентичность, травма.