



ЗАСНОВАНА 21 КВІТНЯ 1927 РОКУ

КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІК

ВИХОДИТЬ ЩОТИЖНЯ

ГАЗЕТА НАЦІОНАЛЬНОГО ТЕХНІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ УКРАЇНИ «КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ»

Безкоштовно

18 вересня 2008 року

№26(2842)

ДО ДНЯ ВІНАХІДНИКА

Щорічно у третю суботу вересня в Україні відзначається День винахідника і раціоналізатора. Винахідники – люди, наділені вмінням розширити межі звичного, вийти за рамки стереотипу. Своєю талантом, розумом та невичерпною енергією вони роблять вагомий внесок в оновлення виробництва, їхня невтомна праця на інтелектуальній ниві сприяє розвитку економіки, піднесенню добробуту громадян.

Наш університет має давні традиції винахідництва. У нас працюють заслужені винахідники України проф. Ю.М.Кузнецов і доц. М.С.Тривайло, заслужені винахідники НТУУ «КПІ» проф. В.М.Марчевський та доценти І.О.Мікульонюк і А.К.Скуратовський, які своїм особистим прикладом та невтомною працею залучають студентів до винахідницької діяльності.

Протягом минулого навчального року винахідниками КПІ отримано 257 патентів на винаходи та корисні моделі, подано 299

заявок, з них ММІ – 89, ІХФ – 76, ТЕФ – 19, ІФФ – 18, ФБТ – 12.

До Дня винахідника і раціоналізатора експертно-консультативна комісія НТУУ «КПІ» з питань інтелектуальної власності визначила кращих винахідників нашого університету за підсумками минулого навчального року.

Серед співробітників:

Ю.М.Кузнецов (ММІ), М.А.Новік (ММІ), М.С.Тривайло (ММІ), І.О.Мікульонюк (ІХФ), О.Є.Колосов (ІХФ), П.А.Усачов (ПБФ), В.В.Карачун (ФБТ), О.П.Ніщик (ТЕФ), О.Н.Гершун (ТЕФ), Т.А.Роїк (ІФФ);

Серед студентів:

Н.В.Безугла (ПБФ), О.С.Берегова (ІФФ), О.А.Войтюк (ПБФ), Р.В.Герус (ПБФ), О.В.Гришук (ММІ), Є.О.Довгопол (ПБФ), А.О.Драч (ММІ), М.С.Забарний (ММІ), Л.О.Заверуха (ПБФ), Б.П.Зора (ІФФ), С.І.Костик (ФБТ), Д.В.Литвиненко (ФБТ), О.В.Осадчий (ПБФ), В.А.Пархомчук (ММІ), С.А.Пахолко (ММІ), Т.В.Пивовар (ІХФ), С.В.Півненко (ІХФ), Г.В.Ракицька (ІХФ), Ю.В.Свиридонова (ТЕФ), С.В.Свистун (ЗФ), Солтанія Бабак (ММІ), В.В.Фурманська (ІХФ), Д.А.Чередниченко (ФБТ), Т.О.Василенко (ММІ).

Щиро бажаємо всім винахідникам щастя та доброго здоров'я, нових ідей та ініціатив, творчого натхнення у винахідницькій діяльності та високих професійних досягнень!

Експертно-консультативна комісія НТУУ «КПІ» з питань інтелектуальної власності



Кращі студенти-винахідники з ФБТ: Д.А.Чередниченко, Д.В.Литвиненко, С.І.Костик

На засіданні Вченої ради

Перше в новому 2008/09 навчальному році засідання Вченої ради відбулося 8 вересня під головуванням ректора університету академіка НАН України М.З.Згуровського. Михайло Захарович щиро привітав присутніх із початком нового навчального року та 110-річчям НТУУ «КПІ».

Хвилиною мовчання було вшановано пам'ять викладачів університету, які за минулий рік пішли з життя.

Ректор університету запросив до президії відомого громадського і політичного діяча України Л.В.Деркача, охарактеризував основні віхи його життя – у зв'язку із презентацією його публіцистичного автобіографічного видання. Л.В.Деркач у своєму виступі тепло висловився на адресу Київської політехніки, підкреслив важливу роль нашого університету у вихованні молоді, нагадав про своє співробітництво з КПІ у 90-ті роки. Від імені університету М.З.Згуровський вручив Л.В.Деркачу ювілейний набір марок, що відображають нашу історію.

Надалі ректор вручив відзнаки і нагороди. У зв'язку із 110-річчям університету нагрудний знак «Петро Могила» МОН України було вручено В.В.Ясінському, В.В.Будлигину, Б.В.Валуєнку. Нагрудний знак МОН України «За наукові досягнення» було вручено С.Ф.Теленику, О.М.Шмирьовій, Л.С.Глобі.

Диплом Міжнародного конкурсу студентських робіт у сфері технічних інновацій у пакувальному машинобудуванні отримала Ю.П.Маневич.

Групу студентів та їх тренерів було нагороджено відзнаками за 1-ше місце у змаганнях ІХ чемпіонату Києва з футболу серед ВНЗ, також було відзначено студентів-спортсменів та їх тренерів з художньої гімнастики та аеробіки.

Почесною відзнакою Вченої ради було нагороджено В.А.Руденку та В.І.Лиховода.

Почесні грамоти МОН України з нагоди 110-річчя ММІ та ХТФ було вручено В.М.Шишкіну, В.В.Івашенку, І.В.Лісовській, А.Л.Концевому, В.В.Токарчуку, В.М.Можаровському.

Атестати професорів отримали Н.І.Бурай, С.В.Лук'яненко, П.І.Лобода, О.М.Величко, А.О.Сігайов, С.М.Пересада.

Основним питанням порядку денного за доповіддю першого проректора НТУУ «КПІ» члена-кореспондента НАН України Ю.І.Якименка було заслухано й обговорено підсумки прийому студентів на перший курс 2008/09 н.р. Доповідач докладно проаналізував результати нового прийому, який відбувся в умовах зовнішнього тестування. Університету вдалося зберегти план прийому та кількість заяв від абітурієнтів на рівні минулого року. Реальний конкурс становив 2,29 проти 3,8 торік. Було охарактеризовано конкурсну ситуацію по навчальних підрозділах та спеціальностях, відзначено, що серед зарахованих частка випускників системи доузовиської підготовки склала 71%. На п'ятий курс було зараховано 1548 магістрів (39% від загальної кількості) та 2442 особи на навчання за освітньо-кваліфікаційним рівнем спеціаліста (61%). У прийняттю рішення з даного питання, зокрема, значено вважати за необхідне запровадження на державному рівні національної програми «Майбутнє України», спрямованої на подальший розвиток системи відбору і підготовки кадрів для вступу до університету. Було наголошено на необхідності збереження системи доуніверситетської підготовки, удосконалення форм її роботи. Інститутам, факультетам та випусковим кафедрам рекомендовано розглянути результати щорічного прийому на перший та п'ятий курси і розробити заходи щодо подальшого вдосконалення цієї роботи.

Було розглянуто низку конкурсних справ. У зв'язку із розглядом кандидатури для обрання на посаду завідувача кафедри менеджменту Ю.В.Карака, ректор університету висловив подяку колишньому завідувачу, організатору кафедри і факультету професору В.Д.Немцову за його продуктивну роботу.

На здобуття Державних премій України у 2009 році в галузі науки і техніки було висунуто авторський колектив комплексу підручників серії «Інформатика» для ВНЗ у 7-ми книгах за загальною редакцією академіка НАН України М.З.Згуровського і авторський колектив підручника «Схематехніка електронних систем» у 4-х книгах.

За доповіддю голови експертно-правової комісії професора Ю.Ф.Зиньковського до почесного звання «Заслужений професор НТУУ «КПІ» було рекомендовано Н.А.Яремчук та О.М.Яхна.

Вирішено інші конкурсні справи, розглянуто поточні питання.

Ю.Москаленко

Міжнародне визнання професора ММІ

30 серпня 2008 року в м. Манчестері (Великобританія) на заключному засіданні Генеральної асамблеї СІРП (Міжнародної академії машинобудування)

було оприлюднено рішення ради СІРП про обрання директора НДІ лазерної техніки та технології НТУУ «КПІ», зав. каф. ЛТКМ проф. В.С.Коваленка дійсним членом (Fellow) цієї престижної міжнародної професійної інституції. Президент СІРП проф. Фріц Клоке (директор Фраунгоферівського інституту в Аахені) вручив професору В.С.Коваленку відповідний сертифікат.

Академія СІРП об'єднує видатних машинобудівників з 41 країни і налічує 178 дійсних (Fellow) і почесних (Honorary) членів, 128 членів-кореспондентів (Assosiated), а також 105 дійсних членів, що вийшли на пенсію (Fellow-Emeritus). Члени-кореспонденти переобираються кожні три роки, дійсні члени – обираються пожиттєво. Генеральна асамблея збирається раз на рік – кожен раз в іншій країні, а в січні проводиться щорічне засідання в штаб-квартирі академії, що розташована в Парижі. На пленарних

засіданнях розглядаються колективні доповіді, що відображають сучасний стан та перспективи розвитку того чи іншого науково-технічного напрямку машинобудування. На



В.С.Коваленко (зліва) і Ф.Клоке

секційних засіданнях обговорюються більш вузькі питання. Академія видає журнал «Annals of the CIRP», що є найавторитетнішим професійним виданням у світі в галузі машинобудування.

Обрання проф. В.С.Коваленка, відомого у світі фахівця з лазерної технології, є ще одним свідченням високого авторитету української науки, наукової школи лазерної технології Київської політехніки.

Інф. «КПІ»

Національний атлас України – в дар КПІ

Віднині з одним із надбань незалежної України – першим Національним атласом України (НАУ) можна ознайомитися в НТБ НТУУ «КПІ». Цей дарунок від імені НАН України зробив 4 вересня Л.Г.Руденко, чл.-кор. НАНУ, директор Інституту географії НАН України, з нагоди 110-річного ювілею КПІ. «Наукова, інформаційна, освітня, культурна та інші сфери суспільного життя нашої держави, – зазначив він, – збагатилися унікальним джерелом знань про її історію, природу та суспільство – Національним атласом України».

Як повідомили кор. «КПІ» в редколегії НАУ, національні атласи належать до найвизначніших картографічних творів, що



Л.Г.Руденко вручає Атлас директору НТБ В.Г.Дригайлу

узагальнюють досягнення науки, культури, усіх сфер життєдіяльності людства. Вони виконують функцію накопичувачів геоінформації, отриманої в різних напрямках природничих і суспільних досліджень та призначеної для використання у сферах суспільної практики: адміністративному устрої території, збалансованому економічній діяльності, опрацюванні напрямів поліпшення умов життєдіяльності населення, вирішенні проблем природокористування, оздоровлення природного середовища, збереженні пам'яток природи та матеріальної культури.

Такі зібрання є національним надбанням країн. Приміром, наприкінці минулого століття географічна громадськість відзначила 100-річчя з дня виходу першого Національного атласу Фінляндії. Багато держав світу розробили й видали свої національні атласи. Серед них – видані останніми роками Атласи наших сусідів Польщі та Білорусі. Росія завершує роботи з підготовки 4-томного Національного атласу.

Національний атлас України – вперше створений в історії держави картографічний твір енциклопедичного рівня – розроблено силами вчених та фахівців установ Національної академії наук України, Академії аграрних наук та ін. провідних

Закінчення на 3-й стор. ➔

СЬОГОДНІ В НОМЕРІ:

1 20 вересня – День винахідника

На засіданні Вченої ради

Унікальна книга – в дар КПІ

2 Перерваний політ:

3 Костянтин Калінін, його життя і літаки

4 В.І.Зозулі – 75!

Аерокосмічна олімпіада

Будемо пильними!

5 Про політехників і не тільки

Оголошення

ПЕРЕРВАНИЙ ПОЛІТ: КОСТЯНТИН КАЛІНІН, ЙОГО ЖИТТЯ І ЛІТАКИ

Серед літаків-велетнів, які будувалися у різні часи в різних країнах світу, почесне місце належить конструкціям, створеним в Україні. Всім відомий літак «Ілля Муромець», розроблений киянином Ігорем Сікорським на початку ХХ століття, велетень шістдесяти років – антоновський «Антей» (Ан-22), богатыр вісімдесятих «Руслан» (Ан-124) та ніким не перевершена «Мрія» (Ан-225) дев'яностих. Однак мало хто знає про надпотужний літак К-7, спроектований і споруджений у 30-х роках минулого століття в Україні, і його конструктора Костянтина Калініна. Він у двадцятих – на початку тридцятих вважався одним із найперспективніших радянських авіаконструкторів. Його літаки, виконані за аеродинамічною схемою «літаючого крила», лягли в основу надзвукової авіації майбутнього.

Бажання літати

Майбутній авіаконструктор народився 5 лютого (24 січня за ст.ст.) 1887 року у Варшаві на батьківщині матері – Маріанни Фридериківни. Його батько, Олександр Кирилович, родом з Воронезької губернії, кадровий офіцер царської армії, за відмінну службу був удостоєний дворянського титулу. Він помер у 1892 році, коли малюкові ще не виповнилося і п'яти років. Тож виховувала Костянтина мати.

До 1909 року Костянтин Калінін жив у Польщі. Екстерном закінчив реальне училище у Варшаві, а згодом з відзнакою – учительський інститут в Андрушеві. У 1909 році він вступив до елітного Одеського піхотного юнкерського училища, яке з відзнакою закінчив 1912 року. Там він уперше побачив політ аероплана, пілотованого піонером російської авіації Михайлом Сфимовим. Відтоді Костянтин Калінін оволоділо бажання літати.

У роки Першої світової війни Калінін був призваний на військову службу. Брав участь у боях під Двинськом, був нагороджений орденом Св. Станіслава. Але весь цей час мріяв про авіацію не полишав і на початку 1916 року домігся направлення на навчання до Гатчинської військової авіашколи.

Йому пощастило навчатися у відомого авіаційного фахівця, полковника Сергія Ульяніна, який виховав цілу плеяду видатних авіаторів. Ім'я цього повітроплавця, льотчика й авіаконструктора було свого часу в Російській імперії майже таким же легендарним, як імена Сергія Уточкіна, Михайла Сфимова та конструктора і пілота Ігоря Сікорського. Серед учнів Сергія Ульяніна, окрім Костянтина Калініна, були й такі непересічні особистості, як славнозвісний Петро Нестеров, Євграф Крутець – відомий повітряний боєць і один із перших розробників тактики дій винищувальної авіації, Олександр Казаков – уславнений ас Першої світової війни, Ян Нагурський – перший в історії полярний льотчик, та багато інших.

Гатчинську авіаційну школу Калінін закінчив у жовтні 1916 року, діставши звання військового льотчика та чин штабе-капітана. Після цього він знову був направлений на фронт. Воював у самому пеклі, одним із перших серед російських авіаторів почав застосовувати радіозв'язок для коригування з повітря артилерійського вогню. Бойова майстерність, рішучість і відвага принесли Калініну підвищення у чині й ще два військові ордени.

Після бурхливих революційних подій Костянтин Калінін прямує до Києва, де на початку 1918 року зустрічається з людьми, які відіграли в його подальшому житті вирішальну роль. Це були працівники й випускники Київського політехнічного інституту Вікторин Бобров і брати Іван та Андрій Касяненко.

Для авіаційних фахівців їхні імена тоді багато про що говорили. Адже Вікторин Бобров та брати Касяненко були одними з найактивніших фундаторів і учасників створеної ще 1906 року Повітроплавної секції при механічному відділенні Київського політехнічного інституту. За кілька років київськими авіабудівниками було сконструйовано і побудовано понад 40 різних типів аеропланів. Фактично цей осередок авіації виконав роль першого на Півдні Російської імперії дослідницько-навчального центру авіаційно-технічного профілю. Недарма ж найбільше вітчизняних авіаційних кон-

структорів першого покоління вийшло саме з нього. Він дав путівку в авіацію і майбутньому авіаконструкторові Костянтину Калініну.

Почавши працювати в Києві, Калінін звертається до керівництва УНР з низ-



Костянтин Калінін, 1927 р.

кою ініціатив, спрямованих на розвиток авіації, але слабка тодішня влада не змогла його підтримати. Розчарувавшись у діях директорії УНР, Калінін переходить на бік більшовиків. Згодом його відправили до Петрограда, звідки у червні 1920 року Калініна як досвідченого льотчика направили на навчання до Московського авіаційного технікуму, створеного професором Миколою Єгоровичем Жуковським, і згодом, у 1922 році, перетвореного на Військово-повітряну інженерну академію ім. Жуковського.

Попри величезний практичний досвід та ґрунтовну попередню освіту, закінчити цей заклад Калініну не вдалося. Тут було проведено «чистку» слухачів, внаслідок якої він був відрахований з формулюванням – «як колишній царський офіцер і дворянин».

Дипломний проект

На допомогу прийшли київські колеги. 1923 року Костянтин Калінін повертається до Києва і вступає на четвертий курс Київського політехнічного інституту, ректором якого став Вікторин Бобров, а проректором – Іван Касяненко. Водночас Калінін увійшов до керівництва Авіаційного науково-технічного товариства (АНТТ) і був призначений начальником виробництва Київського авіаремонтного заводу «Ремповітря-6».

Призначення він дістав за сприяння В.Боброва, який раніше очолював це підприємство. Завод було створено для ремонтування літаків, але новий начальник виробництва запропонував колегам створити власний вітчизняний пасажирський літак. Керівництво підприємства підтримало цю пропозицію.



К.Калінін перед випробувальним польотом «Санітарки», 1927 р.

На чолі з К.Калініним невеличка група молодих інженерів та робітників «Ремповітря-6» взялася за розробку нової машини. Літак дістав назву К-1. Калінін запропонував концепцію та головні схеми його конструкції, які на той час істотно відрізнялися від традиційних.

Як схему літака було вибрано підкісний аероплан з оригінальним еліптичним крилом. Воно давало низку переваг: найменші втрати на формування вихору, підвищення бокової стійкості, зниження енергії двигуна, що забезпечувало вищу швидкість і більшу дальність польоту. Це був прорив у авіабудуванні. Пізніше зарубіжними фахівцями створення еліптичного кри-

ла оцінювалося як видатний внесок у розвиток світової авіації. Протягом тривалого часу це була фірмова ознака калінінських конструкцій. Ефективність такої форми теоретично обґрунтував відомий німецький гідроаеродинамік Л.Прандтль. Але пріоритет К.Калініна в розробці конструкції такого крила був підтверджений патентом 1923 року.

Державні випробування нової машини провели у квітні 1925 року. Вони засвідчили, що машина задовольняє всі вимоги до пасажирських літаків і придатна для використання в Цивільному повітряному флоті СРСР. З повним навантаженням – три пасажирів і льотчик – літак досягав швидкості понад 160 км/год і стелі в три тисячі метрів.

За кілька днів, напередодні 1 травня 1925 року, під пілотуванням льотчика-випробувача київського авіаремонтного заводу «Ремповітря-6» Станіслава Косінського літак здійснив успішний переліт за маршрутом Київ-Харків-Москва. К-1 став першою вітчизняною пасажирською машиною, рекомендованою до серійного виробництва. Десять літаків К-1 використовувалися для пасажирських перевезень і аерофотозйомок до 1930 року.

Водночас К-1 став для його конструктора, студента КПІ, ще й реальним дипломним проектом, що в усьому світі вважається найвищим досягненням для випускників інженерних шкіл. Це, до речі, був другий випадок в історії авіації (після І.Сікорського), коли студент КПІ не лише цілком спроектував літак, але й упродовж його в серійне виробництво.

Восени 1925 року дипломований інженер Костянтин Калінін дістав направлення на роботу до Харкова. Там йому запропонували посаду головного конструктора і начальника виробництва авіаремонтних майстерень, які незабаром перетворилися на перше в СРСР Конструкторське бюро цивільного авіабудування під назвою «Авіазавод імені Раднаргоосу УРСР», пізніше – Харківський авіазавод. Разом з Калініним до Харкова переїхали молоді фахівці з КПІ та з авіаремонтного заводу «Ремповітря-6», які згуртувалися під час створення машини К-1.

Випереджаючи час

Кінець 20-х – початок 30-х років минулого століття ознаменувалися безкомпромисними змаганнями найкращих авіаційних шкіл світу за створення нових типів літаків. Результати цих змагань безпосередньо впливали на військовий потенціал головних геополітичних гравців: Великобританії, СРСР, Німеччини, Франції, США.

Розуміючи це, Костянтин Калінін з перших днів перебування в Харкові взявся за проектування нового літака, закладаючи в нього найновітніші інженерні рішення: еліптичне крило, блочне кріплення двигуна, яке давало доступ до

змогу перевозити трьох пасажирів на відстань 1000 км зі швидкістю 165 км/год.

Наступне замовлення не забарилося: наприкінці року харківські авіабудівники уклали угоду з Російським товариством Червоного Хреста на створення санітарного літака К-3. Він був спроектований у рекордно короткий термін – усього за два з половиною місяці! В ньому були застосовані конструктивні рішення для швидкої евакуації людей із зон аварій та катастроф: зручні лежачі місця для двох хворих, простір для лікаря та його обладнання, бортова система водопостачання з підігрівом тощо. Машина мала традиційне калінінське, високо розташоване еліптичне крило і фюзеляж сталевий фермовий конструкції. Літак став легшим, водночас його корисне навантаження порівняно з попередньою моделлю зросло на сімдесят кілограмів.

4 березня 1928 року новенький К-3 у складі ескадрильї «Наш ответ Чемберлену» був урочисто переданий представникам Повітряного флоту на Центральному аеродромі у Москві. Літак дістав найменування РОКК-1 (Російський Красный Крест – первый) і був закріплений за транспортно-експедиційним пунктом управління санітарної служби. Протягом 1928-1930 років на ньому було врятовано понад 30 людей, які стали жертвами різних катастроф.

Уже під час доведення конструкції «санітарки», як називали її працівники підприємства, калінінське КБ удосконалило свою машину, яка далі йшла під шифром К-4. В ній були розвинуті вже апробовані в К-3 ідеї, які вважалися на той час новим словом у літакобудуванні: стабілізатор літака дозволяв змінювати кут встановлення під час польоту, що давало змогу експлуатувати літак з великим діапазоном центрівку; двигун встановлювався на поворотній моторамі, яка не лише забезпечувала зручний доступ до всіх його агрегатів, але й дозволяла за потреби швидко замінювати його іншим двигуном.

Уперше в заводській практиці було вирішено будувати літаки не поштучно, а серійно – по чотири і більше. Це дозволило заощаджувати кошти і час на підготовку виробництва. А літак К-4 почав будуватися не лише як санітарний, а й як аерофотознімальний та насампред пасажирський. Для заводу він став першим, який вироблявся серійно. Всього було випущено 44 машини.

Берлінський триумф

Головною подією жовтня 1928 року була перша для радянських авіабудівників авіаційна виставка в Берліні. Тож їй надавалося велике політичне значення. Персональне запрошення для участі у виставці отримав і Костянтин Калінін. Його організатори звернули до Калініна з такими словами: «Міжнародний комітет з організації світової авіавиставки запрошує Вас взяти участь і своєчасно повідомити нас про свою згоду. Ми багато знаємо про блискучі польоти К-4. Апарат пана Калініна з його еліптичними крилами, безумовно, приверне увагу вчених і конструкторів усього світу...».

Справді, про К-4 закордонні авіаційні фахівці багато знали й до виставки. Адже у червні 1928 року він разом з новим літаком «Меркур» німецької фірми Дорнье взяв участь у перельоті Харків-Москва. У серпні того ж року був здійснений ще один переліт за маршрутом особливої складності Тифліс-Кутаїсі-Гагра-Туапсе-Краснодар. Перельоти пройшли успішно і підтвердили високі якості нового літака та його придатність для заміни дорогих закордонних машин. Небаченим раніше досягненням К-4 присвятив свої сторінки відомий авіаційний журнал «Флайт». Це зробило Костянтина Калініна одним із найвідоміших авіаконструкторів не лише в СРСР, але й на Заході. Його записав на роботу до своєї американської компанії інший випускник КПІ Ігор Сікорський. Але Калінін вважав, що він має робити свою справу у себе на Батьківщині.

Дебют у Німеччині вийшов цілком вдалим. В експозиції СРСР була представлена серія машин конструкції А.Туpoleва: цільнометалевий біплан-розвідник, дві спортивні авієтки, аеросани АНТ-ІV, перевізник пошти АНТ-3; славнозвісний навчальний літак М.Полікарпова У-2 та калінінський К-4. Саме останній і виборов головний приз Берлінської виставки – Золоту медаль.

Цікаві експедиції на К-4 здійснювалися і після його відзначення на

Берлінській виставці: у травні 1929 року сім серійних машин з тридцятьма п'ятьма представниками української молоді взяли участь у першому радянському масовому перельоті за маршрутом Харків-Ростов-Сочі-Мінеральні Води-Тифліс. 22 серпня 1929 року літак К-4 під назвою «Червона Україна» з екіпажем у складі льотчика-випробувача Харківського заводу М.Снегірєва, штурмана І.Спіріна й бортмеханіка С.Кетлевича розпочав наддалекий переліт за маршрутом Харків-Москва-Іркутськ-Москва-Харків, під час якого перебував у повітрі 73 години і здолав 10400 кілометрів. За перельотом стежила вся країна. На його завершальній стадії відмовив двигун. К-4 в плануючому режимі подолав 100 км і успішно приземлився на Харківському аеродромі. За словами командуючого авіацією Петра Баранова, К-4 показав видатні результати.

Новий пасажирський

Попри підтвержені у наддалеких перельотах блискучі якості калінінських машин та міжнародне визнання їх конструктора, керівництво «Укрповітрялиху» (УПШ) протягом тривалого часу вперто робило ставку на німецькі «Юнкерси» та літаки фірми «Дорнье». На цьому підґрунті між головним конструктором Харківського авіазаводу і правлінням товариства виник гострий конфлікт, який було припинено лише після втручання вищих партійних інстанцій. У листопаді 1927 року на Х з'їзді Компартії України у зв'язі з доповіддю відзначено «велику позитивну роль роботи молодого інженера, члена партії Калініна». Кадровий склад УПШ було замінено. Його очолює колишній колега по Київському політехнічному інституту Андрій Касяненко, який завжди підтримував талановитого конструктора.

...А життя вимагало нових розробок. У країні збільшувалися обсяги пасажирських перевезень, поштових відправлень, зростала потреба в оперативній доставці вантажів. Держава вже не могла залежати від іноземних авіавиробників і перевізників. Тоді, у 1929 році, розпочалася робота над наступним калінінським проектом – літаком К-5.

Державні випробування нової машини були завершені влітку 1930 року. Вони засвідчили, що при корисному навантаженні у 1600 кілограмів максимальна швидкість літака сягає 198 км/год; він не потребує великих обладнаних аеродромів, оскільки для зльоту йому потрібно лише 100 метрів, а для посадки – 140; відстань, на яку він може перевозити вісьмох пасажирів з екіпажем з двох осіб, становить 800 кілометрів. Новий вітчизняний літак за своїми показниками виявився набагато кращим за німецькі літаки, які доти експлуатувалися практично на всіх повітряних шляхах СРСР.

Його одразу рекомендували до серійного виробництва і вже до кінця 1930 року було виготовлено 25 машин, які почали працювати в усіх кутках СРСР. З 1930 до 1934 року було випущено 296 літаків К-5 в різних модифікаціях. Він став флагманом цивільного флоту СРСР. А конструктор Костянтин Калінін був нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора УРСР.

Протягом наступних десяти років літак К-5 був основною машиною радянської цивільної авіації. А у воєнні роки він використовувався для перевезення поранених, доставки продовольства й озброєння, розвідки і навіть для нічних бомбардувань.

Серед інших калінінських літаків тих років варто згадати поштовий літак К-6, «облікомкомівський» К-9 і К-10. Ці двомісні машини були розроблені спеціально для потреб керівників адміністративних округів, районів і областей. Вони були обладнані економічними малопотужними двигунами; могли сісти на будь-який майданчик і для зручності зберігання мали крила, які можна було складати. Літаки К-10, до того ж, випускалися ще у спортивній та сільськогосподарській модифікаціях з обладнанням для обробки посівів.

Паралельно з роботою в КБ Костянтина Калініна (спільно з академіком Петром Проскурою) працював над створенням у 1930 році нового авіаційного закладу – Харківського авіаційного інституту (ХАІ), в якому він став першим завідувачем кафедри конструкції літаків. Серед його сту-

дентів – видатний український авіаконструктор Йосип Неман, який пізніше замінив свого вчителя на посадах завідувача кафедри ХАІ і головного конструктора Харківського авіазаводу.

Аеродинамічна схема «усе в крилі»

Але головним у житті Костянтина Калініна став велетенський літак К-7, який, хоч і не був щасливим, але за своїми технічними рішеннями випередив час на кілька десятиліть. Робота над ним розпочалася ще 1929 року. Створення надпотужних літаків стало тоді одним зі стрижневих напрямів розвитку світового авіабудування. У світі загострилися перегони за першість у загальному тоннажі, розмірах, потужностях двигунів, дальності польоту й живучості літаків. Не залишився осторонь і Харківський авіазавод. Але якщо більшість розробників йшли шляхом механічного збільшення геометричних характеристик та енергоозброєності своїх конструкцій, то Костянтин Калінін вдався до істотних новацій. Він писав: «При створенні нових великих машин шляхи ведуть у напрямі нових аеродинамічних схем літаків, спрямованих на використання крила для розміщення в ньому корисного навантаження. Тобто схема «літаюче крило» має стати ідеальним літаком».

Щоб здійснити перехід до «літаючого крила», виникла потреба побудувати машину за принципом «усе в крилі». Тому К-7 являв собою фактично одне величезне крило розмахом у 53 м і площею у 454 квадратних метри. Воно мало центроплан завширшки шість метрів, довжиною майже 11 м і висотою 2,33 м, в якому були приміщення для людей і вантажів. У консолях крила містилися 14 цистерн з паливом. Хвостове горизонтальне і вертикальне оперення несли дві хвостові балки. По вісі літака трохи вперед виступала рубка для пілотів, штурмана, радиста і старшого механіка. Ще семеро членів екіпажу розташовувалися в інших приміщеннях машини, а зв'язок підтримували внутрішнім телефоном. Літак було сконструйовано під сім вітчизняних двигунів АМ-34, шість з яких встановлювалися на передній крайці крила, а сьомий – штовхальний – на задній, між балками оперення. Конструкція дозволяла механікам у польоті підходити до працюючих двигунів.

К-7 проектувався як багатоцільовий літак. Його пасажирський варіант був розрахований на 128 пасажирів. Побудований приблизно в той же час німецький літак «Дорнье» DO-X, який до створення К-7 вважався найбільшим у світі, був розрахований на перевезення 100 пасажирів. Було розроблено і військовий варіант К-7, який міг нести до 16,6 тис. тонн бомбового навантаження або 112 парашутистів з відповідним озброєнням.

19 серпня 1933 року літак уперше піднявся в повітря на заводському аеродромі. Як завжди, в кріслі другого пілота сидів сам головний конструктор – К.Калінін. За три тижні, після доопрацювань і налагодження систем відбулася серія нових випробувальних польотів. Виявлені дефекти конструкції одразу ж усувалися. Однак залишалася проблема раптового виникнення вібрації літака. Завдяки своєму досвіду головний льотчик-випробувач заводу М.Снегірьов навчився гасити їх за допомогою змінювання режимів роботи двигунів, але принципового способу боротьби з вібрацією тоді знайдено не було.

Підходила до завершення тримісячна програма випробувальних польотів. 21 листопада під час третього заходу на посадку літак раптом перестав слухатися рулів й врізався в землю. В пожежі загинули п'ятнадцять із двадцяти членів екіпажу та дослідників, у тому числі й М.Снегірьов.

Урядова комісія, створена для розслідування причин катастрофи, не виявила помилок КБ в розрахунках літака на міцність. Він розбився через деформації хвостового оперення й заклинювання рулів, викликаних сильними автоколиваннями. Явище це в авіації відоме під назвою «флатер». Подолав його значно пізніше видатний радянський механік і математик Мстислав Келдіш за допомогою вагового балансування рулів.

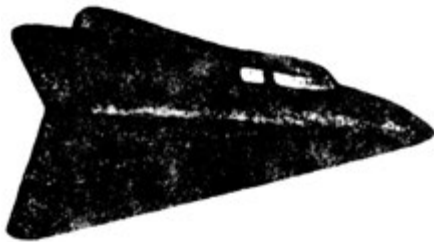
Для Костянтина Олексійовича ця катастрофа стала тяжким ударом. Розбились люди на літаку його мрії, за його переконанням – найдосконалішому на той час у світі. Трагедія вирвала з життя друзів і колег, з якими доводилося протистояти невдачі та перемоги. Це були майже члени його родини, з якими він

під час голоду ділив свій урядовий пайок, яким часто перераховував свої преміальні за нові розробки.

Однак треба було продовжувати працювати, адже єдина катастрофа не могла перекреслити багаторічну успішну діяльність згуртованого і потужного колективу. Між тим у Головному управлінні авіаційної промисловості (ГУАП) в Москві визріло рішення про перефільовання Харківського авіазаводу на суто військову тематику і переведення Калініна разом з очолюваним ним КБ до Воронежа. У 1934 році на новій базі були закладені два «рунтово модернізовані К-7, однак невдовзі керівництво ГУАП виступило проти продовження роботи під приводом того, що країні нібито не потрібні надпотужні літаки. Виняток зробили лише для тулєвського літака-гіганта «Максим Горький», який був сконструйований за традиційними рішеннями і доля якого також виявилася недовговічною.

Останні розробки

Ще в липні 1932 року КБ Калініна дістало від Ради Праці та Оборони СРСР завдання на розробку багатоцільового військового літака К-12 (ВС-2).



Модель літака майбутнього К-15 з реактивним двигуном, 1936 р.

Робота над ним була розпочата в ХАІ в аеродинамічній трубі. Калінін вклав у нього весь свій талант і практичний досвід. У К-12 конструктор знову використав схему «літаючого крила» і довів, що в разі застосування силових установок однакової потужності з літаком, побудованим за традиційною схемою, в «літаючому крилі» навантаження розподілялося на більшій площині, а конструкція виходила легшою. До того ж це була «безхвістка», яка мала лобовий опір, менший за звичайний, а отже – і вищу швидкість, дальність польоту й маневреність.

Громадськості новий літак був представлений 18 червня 1937 року, на традиційному авіаційному параді в Москві. Члени уряду, іноземні дипломати, авіаційні фахівці й усі присутні в той день у Тушино раз у раз вихвали оплесками від побаченого. Особливе захоплення у них викликала дивна Жар-птиця, що слідом за ланкою бомбардувальників гордовито пропливла над трибунами. Фюзеляж розмальованого в хиמרні кольори літака виступав за задню крайку широкого трапецієподібного крила. Замість хвоста виднілася кабіна-башта кормового стрільця. Красувалася кулеметом у прозорій поворотній башті й штурманська кабіна.

Літак був запущений у серійне виробництво, але невдовзі будівництво перших десяти екземплярів зупинили, «Жар-птицю» розібрали, а вузли та агрегати передали на склад. Для керівництва авіапрому СРСР технічні рішення Калініна, що набагато десятиліть випереджали час, виявилися занадто сміливими і ризикованими.

Набагато пізніше, в березневі місяці квітневому номері англійського журналу Air Pictorial від 1989 року, було надруковано велику статтю «Калінін – забутий піонер», проілюстровану фотографією К-12, і було вперше доведено, що калінінські літаки, виконані за схемою «літаючого крила», стали прототипом усіх надзвучкових літаків майбутнього...

Активно працювали фахівці калінінського КБ і над іншими, зовсім уже фантастичними для того часу проектами. До завершальної стадії наближалася робота над реактивним літаком з дельтоподібним крилом малого здовження та пороховим зарядом, який мав заводський шифр К-15. Пророблялися конструкції висотного літака-розвідника К-16 зі стелею 11000 м та далекодіючого бомбардувальника К-17, що мав нести чотири тис. тонн бомбового наван-

таження на відстань до восьми тисяч кілометрів. Однак у квітні 1938 року й ці розробки були зупинені – через арешт головного конструктора.

«Перерваний політ...»

Після лютневого пленуму ЦК ВКП(б) від 1937 року хвиля репресій накрила оборонну промисловість. У галузі був підготовлений план заходів щодо «викриття і попередження шкідливості та шпionaжу». На заводах, у конструкторських бюро і в науководослідних інститутах авіаційної промисловості розпочався справжній терор. Були заарештовані практично всі керівники ЦАГІ (Центрального аерогідродинамічного інституту ім.М.Жуковського), славнозвісні конструктори літаків і двигунів Р.Бартіні, В.Мясішев, І.Неман, В.Петляков, Д.Томашевич, В.Чаромський, В.Чижевський та інші. Шпигунами оголосили багаторічних друзів і колег К.Калініна братів Касяненків. У роботі на французьку розвідку звинуватили видатного авіаконструктора А.Туполева. В ув'язненні опинилися фундатори радянської ракетної техніки С.Корольов, В.Глушко, Г.Лангемак... На щастя, частині з них вдалося вижити.

1 квітня 1938 року черга дійшла і до Костянтина Калініна. Вже 31 травня 1938 року рішенням Воронежського міськкому партії, ще до винесення вироку суду, він був виключений з партії. А 22 жовтня 1938 року як «ворог народу» був засуджений («за підвиз радянського літакобудування» і наступного дня розстріляний).

Костянтин Калінін був посмертно реабілітований 10 серпня 1955 року «у зв'язку з відсутністю складу злочину». Але ім'я його виявилось несправедливо забутим. Лише близькі та дуже вузьке коло фахівців знали, хто насправді є автором сміливих інженерних рішень, які випередили час, хто створив знамениті авіаційні заводи, КБ, вищі навчальні заклади.

У 1972 році, коли не стало Ігоря Сікорського, також викресленого з історії вітчизняної авіації, видатний радянський механік, академік І.Артоболевський сказав: «Ось було два великих авіаконструктори – Ігор Сікорський і Костянтин Калінін. Першого Америка поховала як національного героя, а другого у нас ніхто не знає. Його на вершині слави згубили молодим у себе вдома».

Син Костянтина Калініна – ветеран Великої Вітчизняної війни, полковник Елвін Калінін та дочка, колишня відповідальна працівниця Головного морськ-



К-7 у випробувальному польоті

го флоту СРСР Неллі Калініна двічі на рік вшановують пам'ять батька. Астрофізик Кримської обсерваторії Т.Смирнова у 1975 році відкрила зірку за номером 3347. Цій планеті за бажанням першовідкривальниці Міжнародним планетарним центром було присвоєно ім'я «Костянтин» на честь видатного авіаконструктора Костянтина Калініна. Свій внесок у повернення імені свого славного випускника робить і Київський політехнічний інститут. Сьогодні в Державному політехнічному музеї КПІ постає Костянтин Калінін поруч з іншими піонерами авіації і космосу – Ігорем Сікорським, Олександром Мікуліним, Дмитром Григоровичем, Іваном і Андрієм Касяненками, Архимом Льюлюкою, Сергієм Корольовим, Володимиром Челомеєм, Львом Льюльєвим та багатьма іншими видатними київськими політехніками. Його конструкції літаків і унікальні інженерні рішення вивчають студенти механіко-машинобудівного інституту та факультету авіаційних і космічних систем КПІ, йому присвячуються конференції вчених, сучасних і майбутніх творців авіації.

Михайло Згуровський, ректор НТУУ «КПІ», академік НАН України «Дзеркало тижня» №33, 6-12 вересня 2008 р.

ВІТАЄМО!

Віктору Ігнатовичу Зозулі – 75!

Цими днями шановний член нашого колективу, доцент кафедри приладів та систем неруйнівного контролю ПБФ Віктор Ігнатович Зозуля святкує своє поважне повноліття.

Якщо перерахувати всі посади, що їх упродовж свого трудового життя обіймав Віктор Ігнатович, всі службові обов'язки, які він виконував, вийде довгий список, якого вистачило б на кількох осіб.

Віктор Ігнатович народився в селі Йосипівка на Хмельниччині, в 1956 р. закінчив електротехнічний факультет КПІ, потім працював інженером у м. Загорську. Далі його трудовий і творчий шлях пов'язаний з КПІ. Він успішно закінчив аспірантуру, працював асистентом і старшим викладачем кафедри виміральної техніки; у 1967 році захистив кандидатську дисертацію, став доцентом цієї кафедри. В.І.Зозуля з 1969 року працював деканом факультету автоматики і електроприладобудування, активно керував будівництвом корпусу №18, що споруджувався для потреб факультету. У 1975 році він очолює новостворену кафедру електроприладобудування, яка в подальшому стала основою кафедри приладів та систем неруйнівного контролю, де Віктор Ігнатович працює й донині.

З 1979 року В.І.Зозуля очолює спеціалізований факультет, де здобувають вищу освіту понад 1000 осіб.

Віктор Ігнатович довгий час був членом Експертної ради ДАКу з підви-

щення кваліфікації, головою спеціалізованої Вченої ради із захисту кандидатських дисертацій, працював ученим секретарем спеціалізованої Вченої ради із захисту докторських дисертацій, виконував обов'язки вченого секретаря Експертної ради ВАКУ за фахом «Прилади».

В.І.Зозуля удостоєний почесних звань «Заслужений викладач КПІ» та «Відмінник освіти України». Він успішно керував і керує науковою роботою аспірантів та студентів. Його вихованці успішно захистили п'ять кандидатських і одну докторську дисертацію. Він має близько 100 друкованих праць, 25 авторських свідоцтв СРСР і один патент України.

Віктор Ігнатович користується заслуженою повагою й авторитетом серед колег і студентів, до нього звертаються за підтримкою і розрадою, і для кожної людини, незалежно від віку і статусу, наставник знайде добре слово, мудру, своєчасну пораду.

Маючи величезний досвід керівника, викладача, вихователя, Віктор Ігнатович Зозуля залишається активним, енергійним і сучасним, до нього тягнуться, його наслідують молоді.

Студентський і викладацький колектив кафедри ПСНК щиро зичить чудовій людині Віктору Ігнатовичу Зозулі довгих років активного життя, нових трудових здобутків і, найголовніше, здоров'я і щастя у своїй великій родині.

Національний атлас України – в дар КПІ

Продовження. Початок на 1-й стор.

вищих навчальних закладів держави, окремих міністерств, державних та громадських організацій. До розробки авторських матеріалів Атласу було залучено понад 300 науковців, з якими працювали 17 наукових консультантів. Тематичну та інформаційну експертизу робіт здійснювали 67 експертів, а рецензування матеріалів тематичних блоків – 27 високопрофесійних учених із різних наукових установ України.

Атлас є однотомним виданням, вміщує на 440 сторінках форматом 35,2 x 47 см 875 карт різних масштабів, майже 100 сторінок тексту, багато графіків та ілюстрацій. Додатково до цього основного тому додається книга з текстами та легендами карт англійською й російськими мовами. До речі, важить таке зібрання аж 7 кг. Атлас має електронну версію, виготовлену ТОВ «Інтелектуальні системи «Гео».

Шість тематичних блоків карт Атласу розроблено за єдиними методологічними та методичними принципами, завдяки цьому Атлас є уніфікованим твором, співставним із національними атласами інших держав світу.

Тематичний блок карт «Загальна характеристика» розкриває загальногеографічні особливості території та соціуму України, її місце в природному, економічному, демографічному, культурному й політичному просторі Європи та світу.

Тематичний блок карт «Історія» відображає сучасне бачення українськими вченими-істориками основних історичних подій та постатей, які впливали на творення української держави.

Тематичний блок карт «Природні умови та природні ресурси», найбільший за кількістю тематичних розділів і карт, відображає особливості та ресурсні можливості всіх компонентів природи України. У створенні карт цього блоку брали участь учені кількох відділень Національної академії наук України та найбільша, порівняно з іншими блоками карт, кількість виконавців. Джерелами інформації є результати авторських досліджень співробітників наукових інститутів України та окремі фондові матеріали.

Блок карт «Населення та людський розвиток» присвячено різноаспектній характеристиці населення, його структури, соціального розвитку та се-

редовищу проживання. У ньому представлено як класичні для характеристики населення сюжети (розміщення та склад населення, демографічні особливості, міграції тощо), так і нові, сучасні – формування чисельності населення, розміщення етнічних спільнот та характеристика поліетнічних регіонів, релігійних організацій, людський розвиток. Базове джерело інформації для створення карт – матеріали Першого всеукраїнського перепису населення (2001 р.), перепис населення попередніх років та інші статистичні матеріали.

Структура блоку карт «Економіка» побудована за принципом послідовної характеристики основних сфер економіки – фінансової, виробничої, інфраструктурної. У першій відображено фінансовий потенціал регіонів та діяльність банківської системи України. Тематичні сюжети, що характеризують виробничу сферу, подано за основними видами економічної діяльності (промисловість, сільське, водне, лісове, рибне господарство). Серед інфраструктурних елементів подано детальну характеристику транспорту, зв'язку та торгівлі.

Тематичну частину Атласу завершує інформаційний блок карт «Екологічний стан природного середовища». Відповідні карти характеризують екологічний стан компонентів природи (атмосфери, гідросфери, ґрунтів, рослинності, тваринного світу). Відображено також антропогенний вплив на природне середовище та способи запобігання його екологічному погіршенню.

В Атласі узагальнено сучасну просторову інформацію, необхідну для діяльності законодавчої та виконавчої влади при виробленні політичних рішень держави. Атлас буде необхідним джерелом знань у сфері науки, освіти, культури. Багатогранність його змісту, наукова та практична значимість робить Атлас надбанням національної спадщини.

Національний атлас України може стати тематичною та інформаційною базою для створення інших атласів, національної та регіональної інформаційних систем, інших важливих інформаційних продуктів. Ураховуючи статус Національного атласу як державного видання, його поява сприятиме зміцненню престижу України у світі.

Інф. «КПІ»

Аерокосмічна олімпіада

Згідно з новим Статутом НТУУ «КПІ», факультети та інститути отримали право проводити тематичні олімпіади для абітурієнтів, переможці яких можуть бути зараховані в університет без вступних іспитів. Ці олімпіади повинні проводитись в декілька турів: на перших передбачається виконання учасниками творчих робіт та їх публічний захист, останній тур – математична олімпіада на факультеті.

Творчу роботу з абітурієнтами ФАКС проводить вже декілька років. В Україні активно працюють Українське молодіжне аерокосмічне об'єднання (УМАКО) «Сузір'я» та Національний центр аерокосмічної освіти молоді України ім. О.О.Макарова (НЦАОМУ). Вони організують серед школярів різноманітні тематичні конкурси, виставки, олімпіади, конференції, аерокосмічні зміни в таборах відпочинку «Артек», «Ласпі», «Зоряний». Викладачі та науковці ФАКСу активно співпрацюють з УМАКО «Сузір'я» та НЦАОМУ – як керівники гуртків, рецензенти робіт, члени журі конкурсів.

У цьому році НТУУ «КПІ», УМАКО «Сузір'я», НЦАОМУ та Федерація авіамоделного спорту (ФАС) України затвердили Положення про Аерокосмічну олімпіаду на ФАКСі та Угоду про її спільне проведення. В документах передбачається, що конкурс «Мирний космос» і «Діти Всесвіту», конференція «Зоряний шлях» (які проводять УМАКО «Сузір'я» і НЦАОМУ) і авіа- та ракетомодельні змагання районного та вище рівнів (ФАС) вважаються заходами першого туру Олімпіади. Проведення останнього туру безпосередньо на факультеті логічно завершило ланцюжок: гурток – творча робота – захист на конференції – олімпіада – вступ до університету.

Хто ж вони – переможці першої Аерокосмічної олімпіади НТУУ «КПІ»?

Казим Наріманов – випускник Кубанської середньої школи Сім-

феропольського району. На останній конкурс «Мирний космос» він направив роботу «Діорама «Луноход-1» на Місяці». Таку тему обрав не випадково. Річ у тім, що батьки Казима працюють на науково-виміральному пункті (НВП-10), що знаходиться в Криму, де в період підготовки до польоту «Лунохода-1» на Місяць було створено Лунодром, на якому екіпаж вчився керувати «Луноходом».

Катерина Францева – випускниця Фізико-математичної гімназії міста Вінниця. В конкурсі «Мирний космос» її робота належить до розділу «Історія розвитку авіації і космонавтики» і має назву «Астероїд Пирогова у світовій когорті астероїдів». Робота зайняла почесне 3-є місце, а Катерина вирішила взяти участь в останньому турі – Аерокосмічній олімпіаді, де й була нагороджена дипломом III ступеня.

І ще один з переможців – Ігор Богачук. З 8-річного віку він займається авіамоделним спортом. Цього року Ігор став чемпіоном Києва по радіокерованих моделях планерів, а також виграв кубок Чернігівщини серед юніорів.

Сподіваємось, наші переможці як фахово орієнтовані абітурієнти продемонструють хороші успіхи під час навчання.

Н.В.Баланчук,
член оргкомітету олімпіади



Ігор Богачук на авіамоделних змаганнях 2008 р.

УБЕЗПЕЧИМО СЕБЕ РАЗОМ

У багатотисячному колективі Київської політехніки успішно вирішуються не лише питання освітньої, наукової, господарської чи іншої діяльності, а й повсякденні проблеми безпеки студентів і співробітників та забезпечення громадського порядку на території університету. Ці питання адміністрація університету постійно тримає в полі зору та приділяє їм належну увагу.

У березні цього року було прийнято відповідний комплексний план, розрахований на два роки, та створено департамент охорони і безпеки НТУУ «КПІ». До складу департаменту входить, зокрема, відділ охорони і безпеки, який об'єднав службу постової охорони (охорона об'єктів фізичними особами) та службу безпеки (охорона території студмістечка і території КПІ: караул чергує цілодобово, оперативно реагує на виклики, звертається за тел. 454-95-63).

У найближчих планах – створення охоронної та пропускної системи в навчальних корпусах, вона повинна замінити нинішніх швейцарів уже в 2009 р. Вхід за єдиними пропусками має забезпечити роботу та навчання на території КПІ. На жаль, нині є непоодинокими випадки проникнення в потокові аудиторії сторонніх осіб з метою заволодіти особистим майном студентів. Найчастіше після таких відвідин із сумочок зникають мобільники, гроші, дрібні речі. Тому звертаємося до всіх студентів, особливо молодших курсів: турбуйтеся про власну безпеку, не довіряйте випадковим знайомим, не приставайте на сумнівні пропозиції, так звані спокуси великого міста. Коли вже трапилася прикра пригода, звертайтеся до відділу міліції, розташованого на території університету, який чергує цілодобово, за тел. 241-96-97. Прохання також не гуляти в темний час доби незнакомими місцями та поодинокі. Про це варто пам'ятати і нашим студентам – громадянам іноземних держав.

Як завжди, у вересні проходять зустрічі представників територіального відділу міліції з першокурсниками по доведенню правил поведінки у місті та на території університету. Така бесіда вже пройшла на ФММ, на черзі – інші факультети. Відомо всім, але звертаю увагу: відповідно до наказів міністра освіти і науки та ректора НТУУ «КПІ» на території університету заборонено вживати алкогольні напої (і пиво) та палити.

У перші дні вересня на поляні перед 12-м корпусом за вживання пива (у навчальні години!) щодня служба охорони затримувала до 30 осіб. Їх пояснення тепер розглядатиме дисциплінарна комісія при департаменті навчально-виховної роботи. Також деканатам варто пильніше контролювати своїх підопічних.

Ще кілька слів про плани щодо покращення збереження матеріальних цінностей університету. Незабаром буде створено (оновлено) службу технічного забезпечення, яка опікуватиметься приміщеннями, що обладнані охоронною сигналізацією, підключеною до єдиного пульта (їх майже 500). Входи в гуртожитки вже обладнані відеоспостереженням, з часом камери будуть установлені й на території університету, зокрема в парку та по вул. Політехнічній.

До системи університетської охорони входять і відділення охорони громадського порядку, що діють на факультетах. Їх чисельність передбачається збільшити, тобто залучити більше студентів до контролю за дотриманням громадського правопорядку на території НТУУ «КПІ».

Та попри всі застереження, шановні студенти, ви прийшли до університету набувати знань, хай ніщо не заважає вам оволодівати професією, хай студентські роки будуть світлими, творчими, щасливими, а ми допоможемо вам зробити їх такими.

В.Тетерятник, начальник департаменту охорони і безпеки НТУУ «КПІ»

УВАГА!

Оголошується I частина мистецького конкурсу «Таланти КПІ – 2008»

ВІДБІР РОБІТ ЗА НОМІНАЦІЯМИ:

живопис, графіка, скульптура, декоративне мистецтво, вишивка

Роботи приймаються до 15 жовтня 2008 р.

За всіма довідками звертайтеся:

Центр культури і мистецтв КПІ, Картинна галерея, к. 201, тел.: 454-91-35.

ПРО ПОЛІТЕХНІКІВ І НЕ ТІЛЬКИ

ЗУСТРІЧ, ЩО ВИЗНАЧИЛА ДОЛЮ

Співак Олександр Федоренко у 1985 р. закінчив Київську державну консерваторію за фахом «солист оперети». Виконував головні ролі у виставах Київського, Свердловського театрів оперети, театру оперети Ростова-на-Дону, Сумського театру драми і музичної комедії. А його шлях до високого мистецтва розпочався в народній хорівій капелі КПІ.

Розповідає О.Федоренко.

«У 1973 р. я вчився на токаря в технічному училищі київського заводу «Більшовик», яке розташоване на вулиці Металістів. Із знайомими студентами радіотехнічного факультету КПІ створили у 12-му гуртожитку вокально-інструментальний ансамбль. Ми грали і співали на танцях в гуртожитках КПІ.

У вересні 1973 р. разом з друзями був у гостях в однієї студентки РТФ, яку звали Галя. Ми слухали музику, коли зайшла сестра Галі зі своїми друзями – студентами КПІ, як виявилось, учасниками хорової капели. У них була гітара, вони почали співати пісні, я став підспівувати, потім взяв гітару, виконав декілька своїх пісень. А коли стемніло, разом з хлопцями поїхав у студмістечко КПІ, бо всі вони проживали в гуртожитках. На прощання стали між 12-м і 13-м гуртожитками і ще поспівали. А коли стали розходитися, хлопці сказали мені: «Приходь до нас, у хорову капелю КПІ! Нам потрібні такі голоси». І сказали, що хорова кімната знаходиться в першому корпусі на третьому поверсі.

Я тоді активно займався спортом, грав у баскетбол і за щоденними тренуваннями якось забув про капелю. Але через тиждень, проходячи ввечері повз пер-



О.Федоренко

ший корпус КПІ, почув спів, згадав про капелю, вирішив зайти. Дуже хороше враження справили на мене капелісти – веселі, розкуті і, водночас, дуже культурні і в поведінці, і в мові.

Поки піднімався на третій поверх, розпочалася перерва. Там мене зустріли нові знайомі, привели до керівника – Лідії Олександрівни Паладко. Вона сказала щось заспівати, перевірила швидко і слух, і діапазон голосу, запитала, чи буду ходити на репетиції – і ось я вже сиджу з нотами серед нових друзів.

Добре пам'ятаю свій перший виступ у капелі, який відбувся в Палаці культури «Україна» на святкуванні 75-ї річниці утворення КПІ. Велика сцена, світло прожекторів, переповнений зал, усміхнені глядачі, оплески – хто так бачив – ніколи не забуде, а хто не бачив, навряд чи зможе уявити. Ще пам'ятаю, як після концерту капела від «України» пішки йшла в КПІ. Ми йшли і співали.

Дуже мені подобалась атмосфера, яка панувала в капелі – творча, дружня. Ніби ідеальне суспільство, у якому хотілось би жити. Було відчуття братерства людей, поєднаних любов'ю до музики.

Разом з капелю побував на Святі пісні в естонському місті Тарту. В день відкриття свята сотні колективів у концертних костюмах йшли вулицями міста і співали. А велетенський – кілька тисяч виконавців – зведений хор на Співочому полі звучав потужно і благородно, ніби сотня органів. Ніякий інструмент, ніякі досягнення техніки не дають нічого навіть схожого на цей звук.

Свято пісні було влітку. А восени мене мобілізували до армії. Служив в Одеському військовому окрузі. Після виступу в нашій частині ансамблю пісні і танцю округу до нас підійшов старшина з цього ансамблю і запитав, чи вмів хтось співати або танцювати. Я сказав, що співав у капелі КПІ, і через деякий час мене з частини відрядили співати в хорі ансамблю округу.

Коли демобілізувався і розмірковував, чим займатись і як жити далі, мій тренер з баскетболу порадив спробувати вступити до музичного училища ім. Глієра. Мовляв, голос у мене є, виконавський досвід теж – і в капелі КПІ співав, і в ансамблі пісні і танцю округу.

Я спробував і вступив до музичного училища. Провчився два роки і поступив до консерваторії, вибравши спеціальність «солист оперети», де треба не тільки вмій співати, а й говорити, рухатись по сцені, трохи танцювати...

...За час роботи я зіграв у різних театрах різних міст усі головні ролі в класичних оперетах. Намагаюся не стояти на місці, йду до нових форм творчості. Нещодавно створив авторську програму «Світ любові в палитре судиб», де виконую романси Олександра Вертинського і читаю його вірші.

Чому звернувся до творчості Вертинського? Він створив власний жанр – так звану музичну новелу. Це пісня, яка має певну форму, має початок, розвиток і кінець. В ній є синтез слова, музики, виконання. Нині співають про любов взагалі – велику, але неособисту. А у творах Вертинського – любов дійсно людська – з її радостями, болями, зрадами... В його новелках виражаються почуття, про які не прийнято говорити публічно, хоча всім відомі – і біль, і розчарування. Сприйняття цих творів потребує роботи голови і серця, його мистецтво пробуджує почуття і думки. І виконувати його твори належним чином – непросте завдання для актора. Думаю, мій життєвий і акторський досвід дозволяє мені донести до слухачів все багатство творів Вертинського.

Звичайно, друзів, з якими співав у капелі КПІ, не забуваю. Бачимось, на жаль, рідко, головним чином на святкуваннях ювілеїв капели. Приємне враження справила нинішня капела на ювілейному концерті в листопаді минулого року.

Часом я замислююся: ким би я став, якби в тому далекому вересні не зустрівся з хлопцями з хорової капели КПІ? І нічого уявити не можу...».

Записав В.Миколаєнко



Свято пісні в Тарту. 1974 р.

«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІК»

газета Національного технічного університету України

«Київський політехнічний інститут»

☎ 03056, Київ-56
проспект Перемоги, 37
корпус № 1, кімната № 221
✉ gazeta@users.ntu-kpi.kiev.ua
гол. ред. 241-66-95; ред. 454-99-29

Головний редактор
В.В.ЯНКОВИЙ

Провідний редактор
В.М.ІГНАТОВИЧ

Провідний редактор
Н.Є.ЛІБЕРТ

Дизайн та комп'ютерна верстка
Л.М.КОТОВСЬКА

Комп'ютерний набір
Я.В.БЄЛОВА

Коректор
О.А.КІЛІХЕВИЧ

Реєстраційне свідоцтво Кі-130
від 21. 11. 1995 р.

Друкарня ТОВ «АТОПОЛ-інко»,
м. Київ, бульвар Лепсе, 4
Тираж 2000

Відповідальність за достовірність інформації несуть автори.
Позиція редакції не завжди збігається з авторською.