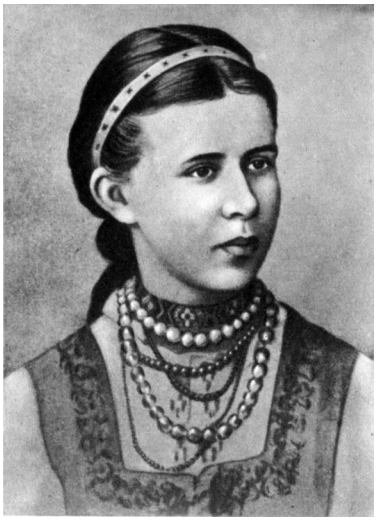
Українці-ювіляри, що удосконалили світ

Леся Українка



І благородство Прометея,
І революції діла,
І всю земну снагу Антея
Думками Леся обняла.

П. ВОРОНЬКО

Леся Українка (Лариса Петрівна Косач) народилася 25 лютого 1871р. у Новограді-Волинському. Мати її – письменниця Олена Пчілка – і батько – юрист – багато уваги приділяли гуманітарній освіті дітей, розвивали інтерес до літератури, вивчення мов, перекладацької роботи. Серед близького оточення майбутньої поетеси були відомі культурні діячі: М. Драгоманов (її дядько по матері), М. Старицький, М. Лисенко. Все це сприяло ранньому входженню Лесі в літературу: у дев'ять років вона вже писала вірші, у тринадцять почала друкуватись. У 1884р. у Львові в журналі ««Зоря» було опубліковано два вірші («Конвалія» і «Сафо»), під якими вперше з'явилось ім'я – Леся Українка.

Дитячі роки поетеси минали на Поліссі. У зимку Косачі жили в Луцьку, а літом – у с. Колодяжне. Серед факторів, які впливали на формування таланту Лесі Українки, була музика. «Мені часом здається, – писала вона, – що з мене вийшов би далеко кращий музика, ніж поет, та тільки біда, що натура утяла мені кепський жарт». Цей «жарт» – початок туберкульозу, з яким вона боролась усе життя. Хвороба спричинилась до того, що дівчинка не ходила до школи, однак завдяки матері, а також М. Драгоманову, який мав великий вплив на духовний розвиток Лесі Українки, вона дістала глибоку і різнобічну освіту. Письменниця знала більше десяти мов, вітчизняну і світову літературу, історію, філософію. Так, наприклад, у 19 років вона написала для своєї сестри підручник «Стародавня історія східних народів»».

З кінця 80-х рр. Леся Українка живе у Києві.

В 1889 році Леся Українка приїздила на Харківщину в Сумський уїзду в Косівщину, будучи вже автором кількох ліричних творів, знаючи ціну народній пісні. Отож вона не могла не захопитись чарівними піснями, що лунали над селом.
Перебування поетеси в Косівщині породило народні перекази. Почесний колгоспник Яків Євдокимович Богуш, який особисто бачив Лесю Українку, розповідав: «Було мені в ту пору десять років. Серед багатьох хворих, які приїздили з усіх усюд лікуватися до Параски Назарівни Богуш, була тендітна дівчина, яка опиралась на палицю. Ходила вона в простому вбранні, з кошиком в руках, розмовляла з селянами українською мовою та все записувала пісні. Казали старші, що була вона не з наших місць. Параска Назарівна поселила дівчину в сусідній хаті свого сина Якова Йосиповича Богуша. Частенько навідувалася до хворої, лікувала. їздила й до інших хворих, які жили в селянських хатах та навколишніх хуторах. Власне, тоді й Косівщина мала лише одну вулицю, розділену болотом. На вигоні стояв маєток пані Липської. А навколо – вбогість та злидні.»
«Згадалось мені, – напише поетеса пізніше в нарисі про Косівщину «Весняні співи», – як тихого весняного вечора сиджу було я в своїй одинокій хатинці на хуторі, серед степів харківських, та згадую свою рідну Волинь і ШЛЮ до неї свої думки сумнії. Сонечко стоїть низько на заході й червонить своїм світлом гарячим спечений степ.

На початку 1893р. у Львові виходить перша збірка поезій Лесі Українки – «На крилах пісень». Збірку відкриває цикл лірики «Сім струн», з якого постає образ «бездольної матері» України, що дістає свій розвиток у циклі «Сльози-перли». Два наступних цикли – «Подорож до моря» і «Кримські спогади» – привертають увагу не тільки любов'ю до рідної землі, красою пейзажних малюнків, а й плином рефлексій ліричного героя, думка якого раз по раз звертається до проблеми волі і неволі. Серед уміщених у збірці творів виділяється вірш «Contra spem spero», що сприймається як кредо молодої письменниці, декларація її незнищенного оптимізму. Та особливо гостро – як заклик і гасло – прозвучали в тогочасній суспільній атмосфері «Досвітні огні».

Початок роботи Лесі Українки над прозовими жанрами пов'язаний з діяльністю гуртка київської літературної молоді «Плеяда». Тут готували видання для народу з історії, географії, перекладали твори російських та зарубіжних письменників; гуртківці писали і власні твори, які оцінювались на конкурсах. Так були написані і деякі оповідання Лесі Українки, присвячені переважно соціально-побутовим темам. Вони друкувалися в журналах «Зоря» («Така її доля», «Святий вечір», «Весняні співи», «Жаль»), «Дзвінок» («Метелик», «Біда навчить»).

У 1894 – 1895 рр. Леся Українка перебувала в Болгарії у Драгоманова. У Болгарії була написана переважна частина циклу політичної лірики «Невільничі пісні». Поетеса говорить, що розстається з рожевими мріями, із скаргами на долю і сльозами та свідомо приймає свій терновий вінок. Вона відчуває в собі народження нової людини – як криці у вогні («Північні думи», «О, знаю я, багато ще промчить»). Письменниця підтримує галицьку радикальну пресу, публікує у львівському журналі «Народ» статтю «Безпардонний патріотизм» та вірш-памфлет «Пророчий сон патріота», що є відгуком на проватіканські статті газети «Буковина». Це було нове явище в її творчості – сатира, спрямована проти українського буржуазного націоналізму та клерикалізму. Твори публікувались під криптонімом «Н. С. Ж.».

Феномен таланту Лесі Українки полягав у тому, що вона одночасно плідно працювала в різних літературних жанрах. У кінці 90-х – на початку 900-х рр. з'являються її поеми «Одно слово», «Віла-посестра», «Се ви питаєте за тих», «Ізольда Білорука», у яких яскраво виявилася схильність до оригінальної обробки світових сюжетів. Активно працює Леся Українка і як перекладач, її увагу привертають вершинні явища світової літератури – «Макбет» Шекспіра, «Пекло» Данте, «Каїн» Байрона. Вона перекладає також драму Г. Гауптмана «Ткачі», яка належала до забороненої в Росії літератури, вірші Надсона, Конопніцької, Ади Негрі. З метою популяризації української літератури серед російського читача Леся Українка вибирає для перекладу твори на народні теми. Так, у видавництві «Донская речь» у Ростові-на-Дону в 1903 – 1905 рр. вийшли в її перекладах російською мовою оповідання І. Франка «Сам собі винен», «Добрий заробок», «На дні», «Ліси і пасовиська», «Історія кожуха», «До світла». Переклади Лесі Українки відзначаються високою мовною культурою, пильною увагою до відтворення ідейно-художнього змісту оригіналу, його стильових особливостей.

Особливе місце у творчій біографії Лесі Українки займає фольклор. Починаючи з дитячих вражень (поема в народному дусі «Русалка») і кінчаючи останньою казкою «Про велета», він органічно входить у поетичний світ письменниці. Вона записує з уст селян обряди, пісні, думи, балади, казки. Вже на початку 90-х рр. Леся Українка друкує в «Житі і слові» підбірку «Купала на Волині». Широтою інтересів відзначається рукописний зошит пісень із с. Колодяжне, куди ввійшли веснянки, колядки, весільні, родинно-побутові, жниварські та ліричні пісні. Під час перебування в Карпатах поетеса записувала гуцульські мелодії; в 1903 р. вона друкує збірник «Дитячі гри, пісні, казки». У 1904р. у неї виникає задум видати «Народні пісні до танцю» (54 тексти). Леся Українка стає ініціатором видання українського героїчного епосу, у 1908 р. записує на фонографі думи у виконанні кобзаря з Харківщини Г. Гончаренка. 30 записів веснянок і обжинкових пісень з голосу Лесі Українки зробив композитор М. Лисенко. 225 пісень увійшли до книги «Народні мелодії. З голосу Лесі Українки», яку впорядкував і видав 1917 р. К. Квітка. У 1908 – 1910 рр. стараннями поетеси була організована експедиція Ф. Колесси для записування народних дум на Полтавщині, й у 1910 – 1913 рр. у Львові вийшли два томи цих записів («Мелодії українських народних дум»), які стали визначним явищем світової фольклористики.

Через хворобу Лесі Українці доводилось багато їздити по світу. Вона лікувалася в Криму і на Кавказі, у Німеччині і Швейцарії, в Італії та Єгипті. І хоча чужина завжди викликала в неї тугу за рідним краєм, але й збагачувала новими враженнями, знанням життя інших народів, зміцнювала й поглиблювала інтернаціональні мотиви її творчості. Так, у циклі «Весна в Єгипті» (1910), Леся Українка знайомить українського читача з цим краєм, його природою, людьми.

В останнє десятиліття у творчості Лесі Українки переважає драматургія. За порівняно короткий час було написано понад двадцять драматичних творів, які відкрили нову сторінку в історії театральної культури.

Останні роки Леся Українка жила в Грузії та Єгипті. Невблаганно прогресувала хвороба. Перемагаючи тяжкі страждання, вона знаходила силу працювати. На Кавказі вона все частіше згадувала волинське дитинство, перед нею поставали картини задумливої поліської краси. Так виникла «Лісова пісня», яка була написана за кілька днів тяжкохворою поетесою.

Леся Українка померла 1 серпня 1913 р. в грузинському містечку Сурамі. Тіло її перевезли до Києва і поховали на Байковому кладовищі.

Іван Карпенко Карий

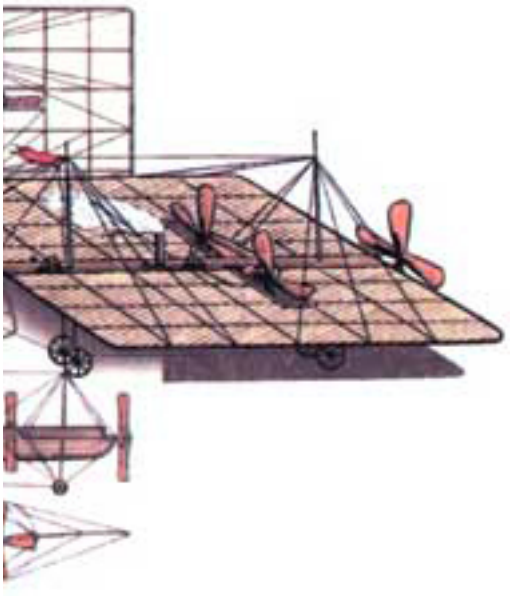


Сцена – мій кумир, театр – священний храм для мене.
І.Карпенко-Карий

10 вересня 1845 року у селі Арсенівці Бобринецького повіту на Херсонщині, в родині управителя поміщицького маєтку Карпа Адамовича Тобілевича народився син Іван.
Батько походив із зубожілого дворянського роду. Не маючи ні землі, ні чинів, ні освіти, Карпо Адамович Тобілевич змушений був все життя служити у поміщиків. Мати майбутнього письменника була кріпосною, її Карпо Адамович викупив у поміщика Золотницького.
До чотирнадцяти років Іван жив у селі.
Справжнє ім'я – Іван Карпович Тобілевич (псевдонім «Карпенко-Карий» поєднує в собі ім'я батька та улюбленого літературного персонажа Гната Карого – героя п'єси Т. Шевченка «Назар Стодоля»).
Народився в родині зубожілого дрібного шляхтича Карпа Адамовича Тобілевича гербу Трживдар, управителя поміщицького маєтку.
Навчався в Бобринецькому повітовому училищі, з 1859 р. працював писарчуком станового приставу в містечку Мала Виска, пізніше – канцеляристом міської управи.
У 1869-1883 рр. Тобілевич активно включається в громадсько-політичну і театральну діяльність в Єлисаветграді. Очолює нелегальний політичний гурток місцевої передової інтелігенції. Допомагає учасникам революційного руху. На цей період припадають і перші літературні спроби. Співпрацює з газетою «Елисаветградский вестник», займається перекладами з російської мови повістей Г. Успенського та Ф. Решетнікова, створенням оповідання «Новобранець». Працює над п'єсами «Чабан» («Бурлака»), «Хто винен?» («Безталанна»), «Підпанки».

В альманасі М. Старицького «Рада» публікує оповідання «Новобранець» за підписом Гнат Карий. 1883 року Тобілевича без пояснення звільненили з посади секретаря поліції. Після звільнення переїздить з дітьми на хутір Надія.
У той час трупа Старицького приїхала на гастролі в Єлисаветград. Під псевдонімом Карпенка-Карого Іван Тобілевич стає актором трупи М. Старицького.
Під час гастролей трупи Старицького в Ростові-на-Дону (1884) надходить розпорядження про заборону Карпенкові-Карому перебувати на Україні й у великих містах Росії. Він оселяється в м. Новочеркаську, живе під наглядом поліції як політичний засланець. Працює в кузні і в палітурній майстерні. Тоді ж написав п'єсу «Бондарівна», п'єси «Розумний і дурень» та «Наймичка». Переробляє п'єсу «Хтовинен?» на «Безталанну».
1886 року створено комедію «Мартин Боруля». У Херсоні надруковано «Збірник драматичних творів» І. Карпенка-Карого.
У 1889 році написав комедію «Сто тисяч», у 1892 – драму «Батькова казка».
З 1893 по 1895 роки письменником створено драматичні твори: «Паливода XVIII століття», «Лиха іскра поле спалить і сама щезне», «Понад Дніпром», «Чумаки».
У 1897 році склав записку до з'їзду театральних діячів у Москві, яку з трибуни з'їзду виголосив П. Саксаганський. У 1898 році написано статтю «Наталка Полтавка».
1899 рік – створив трагедію «Сава Чалий», 1900 року написав комедію «Хазяїн».
У 1901 році під час гастролей у Москві відвідує Л. М. Толстого, дарує йому свої твори.
З 1902 по 1904 роки написав драматичні твори: «Гандзя», «Суєта», «Житейське море».
У другій половині січня 1907 року в м. Умані востаннє виступає на сцені. Через тяжку хворобу змушений припинити роботу в театрі. 31 серпня їде лікуватись до Берліна.
15 вересня 1907 року Іван Карпенко-Карий помер у Берліні. Його тіло перевезено на Україну і поховано поблизу хутора Надія на кладовищі с. Карлюжино, поруч з могилою його батька.
Драматургія І. Карпенка-Карого своєрідно підсумувала майже столітній розвиток української драматургії, піднявши її на новий рівень. Уражаючи тематичним і жанровим багатством, вона у своїй цілісності являє собою різноманітну картину життя України протягом століть. У художній розробці історичного чи фольклорного матеріалу далекого минулого досить відчутним є зв'язок з тогочасними життєвими проблемами Твори Карпенка-Карого багатьма своїми елементами входять в ідейно-естетичний контекст нової європейської драми.

Олександр Федорович Можайський



Винахідник першого у світі літака Можайського.
(9 (21) березня 1825 – 20 березня (1 квітня) 1890)

Народився в Роченсальме (сучасна Котка) в Фінляндії. Свої досліди з літальними апаратами Олександр Можайський проводив у 1869 – 1876 роках у селищі Вороновиця, розташованому за 20 км від Вінниці.

Спадковий моряк, у 28 років лейтенант Можайський у складі екіпажу фрегата «Діана» відправився в кругосвітнє плавання. Сильний землетрус 1855 застав біля берегів Японії російський фрегат «Діана». Гігантською хвилею цунамі «Діана» була розбита і затонула. Команді вдалося врятуватися. Російські моряки попросили дозволити їм придбати матеріал і найняти теслярів, щоб збудувати невелику шхуну для повернення на батьківщину. У подяку за допомогу судно потім передали в дар Японії.

Під час далеких плавань Олександр Федорович почав цікавитися літальними апаратами. Спостерігаючи за птахами, вивчаючи крило пернатих, Можайський зробив відкриття, що дозволили йому пізніше створювати літальні апарати. Під час свого перебування в Японії Можайський побачив, як місцеве населення запускає повітряних зміїв. Звичайно, повітряні змії, винайдені в Китаї в II столітті до нашої ери, до того часу знали вже й у нас, і в Європі. Але те, що на змії можна запустити людину, першим прийшло в голову саме Можайському.

У сімдесятих роках XIX століття, вийшовши у відставку, він оселився в маєтку свого трагічно загиблого брата у Вороновиці. Спочатку Можайський проводив досліди з повітряними зміями. Після трьох років вимірів, підрахунків та випробувань авіаконструктор створив повітряного змія такого розміру, що на ньому можна було літати на буксирі за возом, запряженим трійкою коней. Цей повітряний змій став прототипом найпростішого планера. Випробування літальних апаратів проводилися на дачі Можайських над Південним Бугом.

Перш ніж почати будівництво свого літака, Можайський провів серію випробувань з повітряними зміями, які тягнула упряжка коней. На підставі результатів цих випробувань були обрані розміри літака, які повинні були забезпечити йому достатню підйомну силу.

Більше того, Можайський неодноразово сам піднімався в повітря на таких зміїв, ставши, таким чином, першою людиною, що відірвався від землі на літальному апараті важче повітря. Так що говорити про те, що сам Можайський зовсім не літав, не зовсім точно. Хоч і на зміях, але Можайський все-таки літав.

Однак Можайський задався метою створити апарат, придатний для самостійного польоту, і наступним етапом стала споруда діючої моделі.

І ось в один з похмурих осінніх днів 1876 року в петербурзькому манежі зібралася публіка, дуже далека від верхової їзди. Під прицілом тисячі очей Можайський підійшов до довгого столу і опустив на нього якесь дивне спорудження, встановлене на коліщатка. Воно легко зрушило з місця, добіло до краю столу і, набираючи висоту, злетіло в повітря. Це був перший, хоча і безпілотний, апарат важчий за повітря, що приводиться в рух власним двигуном – у носовій частині літальної машини був укріплений чотирилопатевий повітряний гвинт, що приводиться в рух пружиною. За кормою апарату знаходилися рулі – вертикальний та горизонтальний.

Після цих успішних дослідів Можайський приступає до розробки проекту великого літального апарату. У 1877 року за розпорядженням військового міністра графа Мілютіна була утворена комісія з фахівців-науковців для розгляду проекту.

Комісія, у складі якої був Д. І. Менделєєв, схвалила проект літального апарату Можайського і порушила клопотання про відпустку необхідних коштів для подальших дослідницьких робіт.

Літак-моноплан Можайського будувався в 1880-82 роках на Красносельскому військовому полі та був готовий до середини липня 1882.

Випробування літака проводилося 20 липня 1882 під управлінням механіка Івана голубіла. Після розбігу зі спеціального нахиленого помосту літак піднявся в повітря і зі швидкістю близько 45 км / год пролетів по прямій над полем близько ста сажнів. Потім літак раптом став кренитися і зачепив крилом за землю, при цьому крило зламалося.

Факт польоту в ті дні ніхто не смів заперечувати, але факт аварії, і поломки охолодив інтерес військових до винаходу Можайського, і царська Росія позбулася авіаційного пріоритету.

Талановитому конструктору безперечно належить першість у винаході апарата «підкорив повітряну стихію» спроектованого і побудованого ним на підставі ним же самим створеної елементарної теорії польоту, що була для того часу цілком науково обґрунтованою.

Багато положень, висловлені свого часу О. Ф. Можайським, надалі були підтверджені й розвинені батьком російської авіації професором М.Є. Жуковським.

Мікулін Олександр Олександрович



Генеральний конструктор авіаційних двигунів, які підняли в небо десятки тисяч літаків, студент КПІ 1912-1914 років, Олександр Олександрович Мікулін був одним із піонерів і основоположників розвитку авіації.

Народився О.О. Мікулін 2 лютого 1895 року в м. Володимирі в сім'ї представників технічної інтелігенції. Його батько, теж Олександр Олександрович Мікулін, працював інженером-механіком, а потім проявив себе як державний чиновник. Мати доводилась рідною сестрою Миколі Єгоровичу Жуковському – «батьку» російського повітроплавання.

Дитинство Олександр Мікулін-молодший провів у садибі М.Є. Жуковського. Олександр змалку виявляв схильність до конструювання, добре засвоїв та розмовляв російською, німецькою і французькою мовами.

У 1901 році сім'я переїжджає до Києва. Коли Олександру виповнилось 6 років, розпочинається його навчання в Катеринінському реальному училищі, викладання в якому велося німецькою мовою.

У житті О.О. Мікуліна було декілька ключових моментів, які визначили його конструкторський і науковий шлях. Першим із них можна назвати його знайомство в роки навчання в училищі з німцем Шрайбергом, водієм і механіком приватного автомобіля «Даймлер-Бенц». Це знайомство сприяло тому, що Олександр серйозно захопився вивченням автомобільного двигуна.
Другою важливою віхою в житті Мікуліна став приїзд М.Є.Жуковського до Києва в кінці жовтня 1908 року. «Батько» російської авіації прочитав у КПІ лекцію про повітроплавання та його перспективи. Наприкінці доповіді Жуковський запустив модель літака, привезену ним із Парижа, справивши неабияке враження на аудиторію та власного племінника. Під час цієї лекції Мікулін познайомився з Ігорем Сікорським, майбутнім знаменитим авіаконструктором. Вдома Олександр спробував виготовити подібну модель, але вона не полетіла. Жуковський підказав племіннику, що причина в недостатній площі поверхні крила. Модель Саша переробив і отримав успішний результат. Так, вперше для нього інтерес до моторобудування переплівся з інтересом до аеродинаміки.
Третім важливим моментом у житті Мікуліна було знайомство з відомим авіатором Сергієм Уточкіним, який весною 1910 року приїхав до Києва для демонстрації польотів. Мікулін і Сікорський були присутніми на першому виступі Уточкіна. Одного разу в польоті відмовило магнето, і на літаку Уточкіна вимкнувся мотор. Але все закінчилося благополучно – літак

приземлився як планер. Для уникнення такого в майбутньому Мікулін запропонував Уточкіну дублювати магнето. Той негайно реалізував цю просту, але геніальну ідею, подякував Олександру. З тих часів магнето дублюється практично на всіх авіаційних двигунах. Для Мікуліна це був знаковий момент – його висновки знадобилися і були реалізовані.

Четвертим знаковим моментом для Мікуліна був вступ до КПІ, який він здійснив не без впливу Ігоря Сікорського.

У 1912 році Олександр закінчив реальне училище, і перед ним постало питання, де навчатися далі. Дружба з Сікорським, який на той час був уже відомим авіатором, дала можливість зрозуміти, що КПІ – це саме те місце, де потрібно навчатися людині з конструкторським нахилом.

Наступним знаковим моментом для Мікуліна було знайомство з московським професором Миколою Романовичем Бриллінгом, фахівцем з двигунів внутрішнього згоряння, під час ярмарку сільськогосподарської техніки в Києві у 1913 році. Познайомившись з ідеєю безкарбюраторного двигуна, над яким працював у той час Мікулін, Бриллінг запропонував йому перейти навчатися у Московське імператорське училище, де він працював. Весною 1914 р. Мікулін з успіхом склав іспити за другий курс КПІ і отримав дозвіл на переведення до Московського імператорського училища.

Наступним знаковим моментом у житті Мікуліна була робота з Б.С. Стечкіним над двигуном внутрішнього згоряння середньої потужності – це було початком реальної конструкторської діяльності Мікуліна в галузі моторобудування. У грудні 1918 року з ініціативи М.Є. Жуковського був створений Центральний аерогідродинамічний інститут – ЦАГІ. На перших порах, в умовах розрухи та згортання авіаційного виробництва, ця організація мала звужену практичну спрямованість.

1921 року було створено Науково-дослідний автомоторний інститут (НАМІ). Робота в НАМІ під керівництвом М.Р. Бриллінга почалася з розробки вітчизняних автомобільних, танкових й авіаційних двигунів. Активну участь у цій роботі брав і Мікулін.

А в 1926 році О.О.Мікулін став головним конструктором НАМІ з авіаційних двигунів. Йому виповнився 31 рік. Враховуючи перспективи розвитку вітчизняної авіації, перед моторобудівниками НАМІ було поставлено завдання розробки потужних авіаційних двигунів для сучасних бомбардувальників, штурмовиків та винищувачів. По закупленій ліцензії на базі одного з кращих моторів того часу BMW-VI був запущений у серію мотор під шифром М-17.

У 1930 р. Мікулін приступив до створення мотора, який мав би перевищувати за потужністю М-17. Отримавши шифр М-34, мотор успішно пройшов державні випробування і на початку 1932 р. був переданий у серійне виробництво. Мотор М-34 мав видатні для свого часу технічні характеристики і перевершував кращі зарубіжні зразки. За період з 1932 по 1938 рік на базі мотору М-34 розроблялися різні модифікації під різні призначення двигуна. Двигун М-34 в різних модифікаціях встановлювався на серійні літаки: бомбардувальники, винищувачі, штурмовики. Цими ж моторами оснащувався найбільший на той час у світі літак «Максим Горький».

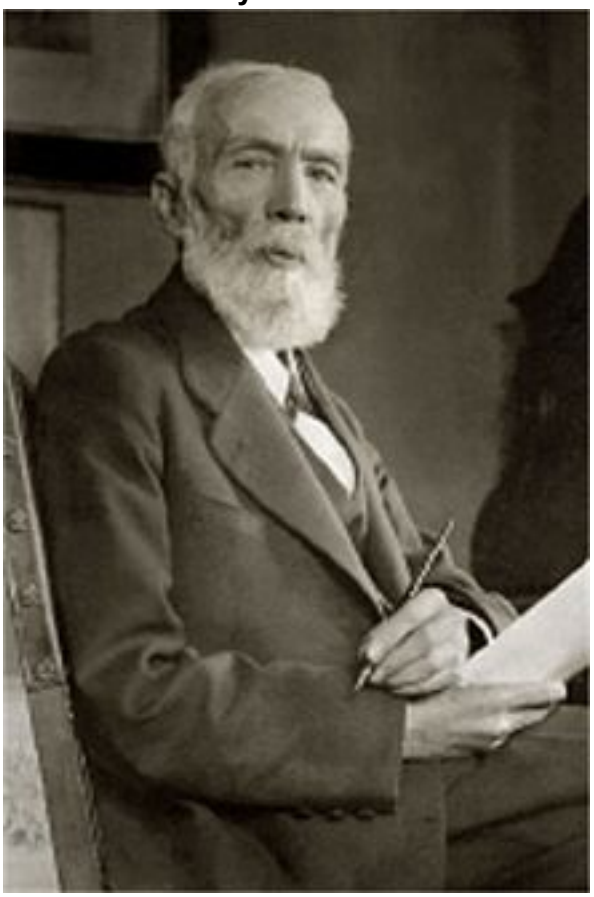
У 1934 році на літаку РД-1 з мотором М-34 екіпаж у складі М.М. Громова, О.Б. Юмашева і С.О. Даніліна здійснив переліт за маршрутом Щолкове – Північний полюс – Сан-Джасинто (США). При цьому був установлений новий світовий рекорд дальності польоту по прямій без посадки. Це був тріумф Павла Осиповича Сухого – конструктора літака та О.О.Мікуліна – конструктора двигуна. У серпні 1936 р. наказом по Наркомважпрому моторам типу М-34 було присвоєно ім'я конструктора Олександра Мікуліна, і вони, а також усі наступні розробки, почали іменуватися АМ.

Усього з 1934 по 1955 роки під керівництвом О.О.Мікуліна було створено десятки типів газотурбінних двигунів, із яких вісім було запущено в масове виробництво.

У 1935 – 1955 роках Мікулін, незважаючи на величезну зайнятість на конструкторській і виробничій роботі, викладав у Московському вищому технічному училищі ім. М.Е. Баумана і у Військово-повітряній інженерній академії.

У 1955 Мікулін був відсторонений від роботи в авіаційній промисловості. Йому було 60. Вийшовши на пенсію, Мікулін залишився таким же активним і творчим, яким був завжди. Він зайнявся проблемами збереження здоров'я, запропонував низку ідей, частина яких застосовувалася в санаторному лікуванні. Коли Міністерство охорони здоров'я відмовилося видати книгу Мікуліна, присвячену медичній тематиці, під приводом відсутності у нього медичної освіти, академік у 76 років вступив до медичного інституту а у 81 рік захистив дисертацію з медицини на матеріалі підготовленої ним книги. Тоді вона була опублікована під назвою «Активное долголетие».
Помер видатний конструктор 13 травня 1985 року на 91-му році життя.
Оригінальні технічні рішення Мікуліна є актуальними і сьогодні та заслуговують на їх глибоке вивчення.

Іван Павлович Пулюй



Він мав п'ятнадцять дочок і синів,
По світу не пустив нікого у свитині,
Отак би й нині незалежній Україні
Бог дав таких новітніх Пулюїв!
Петро Іванов

Український та австро-угорський фізик і електротехнік, винахідник, організатор науки, громадський діяч, Професор Вищої технічної школи в Празі, ректор першого в Європі електротехнічного факультету. Доктор Страсбурзького університету. Державний радник з електротехніки Чехії і Моравії. Член Наукового товариства імені Шевченка. Першим зробив знімок кісток руки доньки із використанням X-променів, які через 12 років були запатентовані як «рентгенівські».

Народився Іван Пулюй 2 лютого 1845 року в релігійній греко-католицькій родині у містечку Гримайлові на Тернопільщині. Закінчив Тернопільську гімназію (1865 р.), теологічний (1869 р.) і філософський (1872 р.) факультети Віденського університету.

У 1876 році захистив докторську дисертацію та здобув ступінь доктора філософії Страсбурзького університету. Активно підтримував відкриття українського університету у Львові і публікував статті на підтримку української мови. Будучи професором, І. Пулюй організував стипендії для українських студентів Австро-Угорщини. Іван Пулюй був дійсним і

почесним членом Наукового Товариства імені Т. Шевченка, належав до когорти вчених світової слави, що формували світ двадцятого століття.

Фізичні прилади Пулюя стали експонатами наукових музеїв Відня, Парижа, Ляйпціґа, Праги. За флуоресцентну «Лампу Пулюя» 1881 року одержав премію на Празькій виставці. Його численні винаходи запатентовані у різних країнах Європи. Нагороджувався орденами «Залізної корони», «Франца Йозефа» та званням цісарського двору. Прилад для вимірювання механічного еквівалента теплоти був відзначений медаллю 1878 року в Парижі.

Справжньою «білою плямою» в історії фізики, що чекає своїх дослідників є необ'єктивне висвітлення ролі Івана Пулюя у відкритті та дослідженні Х-променів, названих рентгенівськими. У цьому зв'язку доречно нагадати, що «Лампа Пулюя» - фактично перша рентгенівська трубка, була сконструйована за 14 років до офіційної реєстрації відкриття Х-променів.

Автор близько 50 наукових праць українською, німецькою, англійською мовами, насамперед із проблем катодного випромінювання та катодних Х-променів, які відкрив за 3 роки до Рентгена. 1892 року опублікував схему-опис трубки, що випромінює Х-промені. Першим у світі зробив «рентгенівський» знімок скелета. Так сталося, що німецький учений Рентген на кілька тижнів раніше опублікував у пресі своє відкриття.

Наукова діяльність Івана Пулюя почалася з дослідження внутрішнього тертя та дифузії газів і пари. Проводив дослідження процесів у вакуумних газорозрядних апаратах власної конструкції, результати яких були опубліковані у «Доповідях Віденської Академії наук». Його «Електродна променистa матерія» у 1883 році вийшла окремою книгою, 1889 року випущена у Лондоні англійською мовою.

Одним з улюблених занять Івана Пулюя був переклад релігійних праць із стародавніх мов. Разом з відомим істориком, письменником, етнографом, перекладачем Пантелеймоном Кулішем та широко знаним письменником Іваном Нечуй-Левицьким Іван Пулюй зробив перший переклад українською мовою Нового та Старого Завіту.

Помер видатний вчений та громадсько-культурний діяч Іван Пулюй 31 січня 1918 року у Празі, де і похований.

Життя Івана Пулюя пройшло в основному за межами України. Але помислами і добрими справами він залишався серед свого народу, співпереживав за його долю, підносив його велич . Сьогодні ім’я вченого світової слави Івана Пулюя назавжди повертається із забуття, як символ інтелектуальної могутності українського народу і орієнтир майбутніх звершень нашої держави.

АБРАМ ФЕДОРОВИЧ ЙОФФЕ



Абрам Федорович Йоффе (народився 17 (29) жовтня 1880, Ромни, Полтавська губернія – помер 14 жовтня 1960, Ленінград) – російський і радянський фізик, народжений в Україні, організатор науки, звичайно іменований "батьком радянської фізики", академік (1920), віце-президент АН СРСР (1942 – 1945), творець наукової школи, що дала багатьох видатних радянських фізиків.
Народився в 1880 в сім'ї купця другої гільдії Файвіша (Федора Васильовича) Йоффе і домогосподарки Рашелі Абрамівни Вайнштейн.

Середню освіту отримує в реальному училищі міста Ромни Полтавської губернії (1889 – 1897), де заводить дружні стосунки зі Степаном Тимошенко, з яким вчився в Ромнах у школі номер 2 і сидів за однією партою, зв'язок з яким підтримує і в зрілому віці.
1902 – закінчив Санкт-Петербурзький Технологічний інститут.
1905 – закінчив Мюнхенський університет в Німеччині, де працював під керівництвом В. К. Рентгена і отримав ступінь доктора філософії.
З 1906 працював у Політехнічному інституті, де в 1918 організував Фізико-механічний факультет для підготовки інженерів-фізиків.
В 1911 А. Ф. Йоффе визначив заряд електрона, використавши ту ж ідею, що й Р. Міллікен: в електричному та гравітаційному полях урівноважувалися заряджені частинки металу (у досвіді Міллікена – крапельки масла).
Однак цю роботу Іоффе опублікував в 1913 (Міллікен опублікував свій результат дещо раніше, тому у світовій літературі експеримент отримав його ім'я).
З 1913 по 1915 читав лекції на Курсах П. Ф. Лесгафта. В 1913 захистив магістерську і в 1915 р. докторську дисертації з фізики.
З 1918 – член-кореспондент, а з 1920 – дійсний член Російської академії наук.
В 1918 створює і очолює фізико-технічний відділ при Державному рентгенологічному та радіологічному інституті, будучи також Президентом цього інституту).
В 1921 став директором Фізико-технічного інституту АН СРСР, створеного на основі відділу і названого тепер його ім'ям.

В 1919 – 1923 – голова Науково-технічного комітету петроградської промисловості, в 1924 – 1930 – голова Всеросійської асоціації фізиків, з 1932 – директор Агрофізичні інституту.
Абрам Йоффе – один з ініціаторів створення Будинку вчених в Ленінграді (1934). На початку Вітчизняної війни призначений головою Комісії з військової техніки, в 1942 – головою військової та військово-інженерної комісії при Ленінградському міськкомі партії.
В 1954 на основі лабораторії організований Інститут напівпровідників АН СРСР.
Автор робіт по експериментальному обґрунтуванню теорії світла (1909 – 1913), фізики твердого тіла, діелектриків і напівпровідників.
Іоффе був редактором багатьох наукових журналів, автором ряду монографій, підручників і популярних книг, в тому числі "Основні уявлення сучасної фізики" (1949), "Фізика напівпровідників" (1957) та інші.

Найбільшою заслугою А. Ф. Йоффе є підстава унікальною фізичної школи, яка дозволила вивести радянську фізику на світовий рівень .
Першим етапом цієї діяльності була організація в 1916 семінару з фізики. До участі в своєму семінарі Іоффе залучив молодих вчених з Політехнічного інституту і Петербурзького університету, які незабаром стали його найближчими соратниками при організації Фізико-технічного інституту.

З ініціативи Йоффе починаючи з 1929 були створені Фізико-технічні інститути у великих промислових містах: Харкові, Дніпропетровську, Свердловську і Томську.
За очі і учні, і інші колеги з любов'ю і повагою називали Абрама Федоровича «папа Йоффе».
Захоплюючи співрозмовників мріями про майбутнє техніки, Йоффе захоплювався сам. Деякі досягнення, що здавалися йому легкими і здійсненними досі багато в чому залишаються мріями. І навпаки, дещо збулося несподівано швидко навіть для самого академіка.
Нижче наводяться уривки з розмови з А. Ф. Йоффе, що була опублікована в № 5 "Навколо світу" за 1931.

Редактор: Які основні проблеми техніки завтрашнього дня і техніки віддаленого майбутнього?
А. Ф. Йоффе: Одне з основних питань техніки – це енергетика. За допомогою яких джерел енергії може людство дозволити в майбутньому енергетичну проблему? Безсумнівно, що велику роль повинна зіграти сонячна енергія,що безперервно надходить до нас...
Редактор: Які шляхи повітряного транспорту?
А. Ф. Йоффе: Говорячи про майбутнє, звичайно, не можна пройти повз питань повітряного транспорту. Вся проблема літання пов'язана з 1908 роком. З цього року людство полетіло, перейшло з двох вимірювань в третє. Це сталося не тому, що були відкриті якісь нові принципи, але тому, що до 1908 року техніка досягла певного ставлення ваги машини до її потужності, дійшла до такої межі, яка дала можливість літати. Птах літає тому, що є певне співвідношення між його вагою і потужністю його крил. Найлегшим двигуном є електродвигун з досить легким джерелом електроенергії.
Треба придумати дуже потужний маленький акумулятор, порівняно легкий, і тоді людина може полетіти прямо з вікна або з дверей.

Під керівництвом А. Ф. Йоффе починали свою наукову діяльність майбутні Нобелівські лауреати П.Л. Капіца, Н.Н. Семенов, Л.Д. Ландау, працювали найбільші вчені А.П. Александров, А.І. Аліханов, Л.А. Арцимович, М.П. Бронштейн, Я.Г. Дорфман, Я.Б. Зельдович, І.К. Кікоїн, Б.П. Константинов, І.В. Курчатов, І.Є. Тамм (також майбутній лауреат Нобелівської премії), Я.І. Френкель, Ю.Б. Харитон і багато інших.

А.Ф. Йоффе помер у своєму робочому кабінеті 14 жовтня 1960.
Похований на Літераторських мостках Волкова кладовища, на його могилі встановлено пам'ятник роботи М.К. Анікушина.

Використані джерела:

https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B5%D1%81%D1%8F_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%BA%D0%B0
http://www.ukrlit.vn.ua/biography/ukrainka.html
http://kp.ua/life/440665-neobychnye-fakty-yz-zhyzny-lesy-ukraynky
http://library-sumy.com/sumy/pismennik_sumy/102/607/
http://library.kr.ua/kray/kariy/kariy.html
http://www.ukrtvory.com.ua/karpenko.html
https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%B2%D0%B0%D0%BD_%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%BF%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%B9
http://kpi.ua/mikulin_oleksandr
http://www.litopys.com.ua/encyclopedia/ukra-na-u-m-zhvo-nniy-per-od-1921-1927-rr/mikulin-oleksandr-oleksandrovych/
https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%83%D0%BB%D1%8E%D0%B9_%D0%86%D0%B2%D0%B0%D0%BD_%D0%9F%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87
http://storinka-m.kiev.ua/article.php?id=1357
http://library.tntu.edu.ua/exhibitions/tematychni-vystavky/ivan-puljuj/
https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%B6%D0%B0%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%9E%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87
http://www.opoccuu.com/200711.htm
https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%99%D0%BE%D1%84%D1%84%D0%B5_%D0%90%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%BC_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87
http://www.vokrugsveta.ru/encyclopedia/index.php?title=%D0%98%D0%BE%D1%84%D1%84%D0%B5%2C_%D0%90%D0%B1%D1%80%D0%B0%D0%BC_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87
http://persona.rin.ru/view/f/0/11484/ioffe-abram-fedorovich