Академія наук вищої школи України

Інформаційний вісник

№5 (51)
жовтень-грудень

Київ-2006

Академія наук вищої школи України

Інформаційний вісник

№ 5(51)
жовтень-грудень

В номері:
* Офіційні матеріали
* Нові публікації
* Хроніка
* Некрологи

Київ – 2006

Друкується за ухвалою Президії АН ВШ України від 23 листопада 2006 р. (протокол № 10)

Редакційна колегія: Литвин В.П., д.в.н., проф. (голова); Александров Є.Є. д.т.н., проф.; Андрейцев В.І., д.ю.н., проф.; Баранник Д.Х., д.філол.н., проф.; Бардачов Ю.М., д.т.н., проф.; Говоров П.П., д.т.н., проф.; Горбатюк Д.Л., д.м.н., проф.; Горбачук І.Г., д.ф.-м.н., проф.; Грицаєнко З.М.. д.с.-г.н., проф.; Дубина М.І., д.філол.н., проф.; Жеребко В.М., д.б.н., проф.; Звєряков М.І., д.е.н., проф.; Зіменковський Б.С., д.фарм.н., проф.; Зозуля І.С., д.м.н., проф.; Зінь Е.А., д.е.н., проф.; Євтушенко С.К., д.м.н., проф.; Ільницький І.Г., д.м.н., проф.; Клапчук С.М., д.і.н., проф.; Кравців Р.Й., д.в.н. проф.; Кузнєцов Ю.М., д.т.н., проф.; Мартиненко М.А., д.ф.-м.н., проф.; Михайленко В.Є., д.т.н., проф.; Мірошниченко С.І., д.т.н., проф.; Ніколайчук В.І., д.б.н., проф.; Пастухов В.П., д.ю.н., проф.; Поляков М.В., д.ф.-м.н., проф.; Попов М.В , д.філос.н, проф.; Процюк Р.Г., д.м.н., проф.; Різун В.В., д.філол.н., проф.; Романовський Г.Ф., д.т.н., проф.; Рудик С.К., д.в.н., проф.; Стецюк В.В., д.г.н., проф.; Табачников С.І., д.м.н., проф.; Товажнянський Л.Л., д.т.н., проф ; Тугай А.М, д.т.н., проф.; Хомич В.Т., д.б.н., проф.; Цудзевич Б.О., д.б.н., проф.; Шакун В.І., д.ю.н., проф.; Шут М.І., д.ф.-м.н., проф.; Дейнега І.І. к.і.н. (відповідальний секретар).

Свідоцтво про державну реєстрацію – серія КВ №6664 від 31.10.2002 р.

© АН ВШ України, 2006

№5(51) 2006
Засновник і видавець:

Академія наук вищої школи України

Голова редколегії – акад. Литвин В.П.

Редактор – к.і.н Дейнега І.І.
Коректор – Дідич М.М.
Набір та верстка – Білека О.А.

Видання зареєстроване в Державному комітеті інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України свідоцтво серія КВ №6664 від 31.10.2002 р.

Видається українською мовою

Загальний тираж – 450 прим.

Адреса редакції
01033, м. Київ-33
вул. Тарасівська, 9-а
офіс 21, п'ятий поверх
т/факс: 227-97-21
e-mail: ashsu@ukr.net

Редакція може не поділяти точки зору авторів

Друкується за ухвалою Президії АН ВШ України від 23 листопада 2006 р. (протокол № 10)

© АН ВШ України, 2006 р.

ЗМІСТ

Офіційні матеріали
Міністру освіти і науки України С.М.Ніколаєнку.....4
Президенту АН ВШ України М.І.Дубині.....11
Учасникам наукової конференції.....12

Нові публікації 13
Дубина М.І., Горбачук І.Т. Ігор Іванович Сікорський 13
Говоров П.П. Вони визначили науку України XIX ст..... 22
Пономарів О. Чи українській мові потрібен український правопис?.....30
Нейковський С. Про асиметричність в системі освіти і науки.....34
Баранник О. Партитивні конструкції членування цілого на рівновеликі частини.....36
Лизанчук В. Праця І.Франка "Що таке поступ? як дзеркало сучасних проблем українського державотворення.....50
Кусько К. Процеси мовно-текстової конструкції та деструкції.....62
Процюк Р. Деонтологія у фтизіатрії..... 72

Хроніка.....87

Некрологи.....94

ІГОР ІВАНОВИЧ СІКОРСЬКИЙ –

основоположник вітчизняного і світового літакобудування

Дубина М.І., акад.
Горбачук І.Т., акад.

"Людська мрія про польоти безмежна, вона вивела нас у космос. Однак, чого б ми не досягнули у прагненні розширити межі наших знань, Ігор Сікорський назавжди залишиться для нас джерелом натхнення як справжній провидець".

Річард Ніксон.

Ігор Іванович Сікорський народився 25 травня 1889 р. в Києві в сім'ї відомого науковця, дійсного статського радника, доктора медицини, завідувача кафедри психіатрії, ординарного професора Імператорського Університету Св. Володимира Івана Олексійовича Сікорського (1842 – 1919, нар. в с. Антонів Сквирського р-ну). Ігор був четвертим, наймолодшим, дитям у сім'ї. Будинок, в якому жили Сікорські по вул. Велика Підвальна (нині Ярославів вал), № 15, зберігся до нашого часу. Іван Олексійович, батько Ігоря, став відомим своїми експериментами над вивченням розумової діяльності учнів школи. Ще більшої слави він здобув в Росії і за кордоном своїми працями з психіатрії, загальної психології і нервово-психіатричної гігієни. Він був активним громадським діячем і членом ряду вітчизняних та іноземних товариств, засновником Київського психіатричного товариства Південно-Західного товариства тверезості, Київського Фребелівського товариства з показовим дитячим садком, Товариства допомоги студентам.

Івана Олексійовича Сікорського і нині в публікаціях згадують рідко, переважно як батька всесвітньо відомого

українського-російсько-американського авіаконструктора Ігоря Сікорського, як засновника Київської психіатричної школи та як члена комісії з психіатричної експертизи у справі Бейліса на боці звинувачення. Після жовтневих подій його ім'я на довгі роки було викреслене з переліку вітчизняних представників української науки і культури.

Вплив батьків на виховання і формування характеру Ігоря був великим. Батько прагнув виховати у дітей волю в досягненні мети, наполегливість в інтелектуальній діяльності, чіткість і відповідальність. Мати Ігоря, Марія Стефанівна (в дівоцтві Темрюк-Черкасова), мала медичну освіту, захоплювалась літературою і музикою, читала синові фантастичні оповідання, розповідала про летючу гвинтокрилу машину, намальовану Леонардо да Вінчі. Ігор захоплено перечитував роман Жюля Верна "Робур-завойовник", в якому розповідалось про мандрівку на велетенському повітряному кораблі. Політ на такому кораблі одного разу приснився хлопчикові і цей сон запам'ятавсь назавжди. Він неодноразово згадував про нього у розмовах. Це збуджувало його уяву і підштовхувало до конструювання та винахідництва.

Початкову освіту Ігор Сікорський одержав у першій Київській гімназії, а потім, з метою одержання технічної освіти, перевівся до Петербургу в Морський кадетський корпус. Він захоплювався технічним конструюванням з дитячих років і вже дванадцятирічним побудував першу модель вертольота. Морський кадетський корпус закінчив по I розряду, однак військова морська служба його не захоплювала і 1907 р. він вступає до Київського політехнічного інституту. На той час в інституті вже існувало повітроплавне відділення.

На зламі віків людство стояло на порозі освоєння "повітряного океану". В тому ж році, коли Ігорю Сікорському приснився пророчий сон, граф Цепелін побудував перший дирижабль, а через три роки (1903) в Америці брати Орвілл та Уілбер Райти здійснили перший пілотований політ на моторному аероплані "Флайєр-1". Дальність його становила всього 37 метрів і тривав він 21 с. Цей політ відкрив нову еру в

історії людства. В 1904 р. літак Райтів утримувався в повітрі вже 5 хв., а в 1905 р. пролетів 39 км за 38 хв. В 1906 р. вони отримали патент на свій винахід, однак лише в 1908 р. їх досягнення в повітроплаванні стали відомі світові.

Ідея підняття і самостійного руху в повітрі апарата, значно важчого за повітря, захоплює ентузіастів багатьох країн. Вже в першому десятилітті XX ст. відповідні роботи велися і в Росії, перш за все на теренах України. Одним з організаторів і керівником секції (1906), пізніше гуртка (1908), який згодом одержав назву Київського Повітроплавного товариства, був професор Київського політехнічного інституту (КПІ) Микола Борисович Делоне. Навколо товариства об'єдналися професори, інженери, конструктори, студенти. Члени товариства вивчали теоретичні основи повітроплавання, виступали з науковими доповідями з питань авіації, будували і випробовували літаючі моделі, планери, повітряні змії, літаки. В Київському товаристві повітроплавання виховалась найбільша в Росії кількість авіаконструкторів. За період 1909 – 1912 рр. студентами та викладачами КПІ було створено біля 40 різних типів літаків, що значно більше, ніж в будь-якому іншому місті Росії.

Одним з найяскравіших авіаконструкторів Київської школи літакобудування був Ігор Сікорський. Він навчався в КПІ протягом 1907-1911 рр. В 1908 р. спорудив свій перший вертоліт. Ця проба виявилась невдалою – вертоліт не піднявся в повітря. Навесні 1910 р. був збудований другий вертоліт, який став першим в дореволюційній Росії гвинтокрилим апаратом, здатним піднімати свою вагу в 182 кг. Одночасно з випробовуванням вертольотів Ігор Сікорський разом з Ф.І.Билінкіним розпочали роботу над створенням першого аероплану БіС-1, трохи пізніше він був перебудований в літак БіС-2. Ці літаки будувалися в невеликому сараї-майстерні на Куренівці, там проводились на аеродромі і випробування. Мала потужність двигуна закордонного виробництва "Анзані" в 15 к.с. не дозволила в квітні 1910 р. двостояковому біпланові БіС № 1 масою 250 кг і розмахом крил 8 м піднятися у повітря і стати першим літальним апаратом вітчизняного виробництва.

Цей апарат міг лише підскакувати. Піднятися в повітря Ігорю Сікорському вдалося лише 3 червня 1910 р. на літаку БіС-2 з тягнучим гвинтом і потужністю двигуна 25 к.с. Цей апарат літав по прямій 182 м на висоті 1,2 м та 10 м. На літаку С-3 вагою 310 кг і потужністю двигуна 40 к.с. вже можна було підніматися на висоту 30 м. Далі були побудовані більш удосконалені літаки С-4, С-5. На літаку С-5 вагою 440 кг, розмахом верхнього крила 12 м і більш надійним двигуном "Аргус" потужністю 50 к.с. Ігор Сікорський здав іспит на звання пілота-авіатора, встановив чотири всеросійських рекорди: висоти (500 м), дальності (85 км), швидкості (125 км/год) і тривалості (52 хв.). Російський Імператорський аероклуб від імені Міжнародної авіаційної федерації видав йому пілотське посвідчення за № 64. На початку вересня 1911 р. літак С-5 брав участь у військових маневрах під Фастовом і показав перевагу над літаками іноземного виробництва, які були на озброєнні російської армії.

На удосконаленому літаку С-6 з двигуном "Аргус" потужністю 100 к.с., тримісною кабіною і покращеними аеродинамічними характеристиками Ігор Сікорський 29 грудня 1911 р. встановив світовий рекорд швидкості з двома пасажирами на борту – 111 км/год. У березні 1912 р. створена нова модифікація літака С-6А з чотирма пасажирськими місцями, злітною вагою 1100 кг і корисною вагою 450 кг, розмахом верхнього крила 14,5 м. На цьому літаку Ігор Сікорський брав участь у Московській повітроплавній виставці і здобув славу видатного конструктора та був нагороджений Великою золотою медаллю. Трохи раніше, 21 січня 1912 р. Імператорське Російське технічне товариство нагородило Ігоря Сікорського почесною медаллю "За корисні труди з повітроплавання і за самостійну розробку аероплана своєї системи, що дала прекрасні результати".

Голова правління Російсько-Балтійського вагонного заводу М.В.Шидловський у квітні 1912 р. запросив двадцятидвохрічного Ігоря Сікорського на посаду головного конструктора авіаційного відділу заводу і придбав у нього

виняткові права на літак С-6А. В цьому ж році завод був перебазований з Риги до Петербургу. Технічний персонал І.Сікорський майже повністю укомплектував з київських конструкторів. Тут були побудовані оригінальні літаки, які здобули високу оцінку спеціалістів. Окремі з них здобували перемогу на конкурсах військових аеропланів за участю іноземних зразків: літак С-6Б (1912 р.), біплан С-10 та моноплан С-11 (1913). Літак С-7 був закуплений іноземними фірмами. Були збудовані також літак С-8 як навчальна машина для підготовки авіаторів, моноплан С-12 як тренувальна машина для фігур вищого пілотажу. На основі С-10 збудований гідролітак С-15.

З досвіду роботи Ігор Сікорський ще з 1911 р. дійшов висновку, що літаки мають бути не тільки великими за розміром, вагою і потужністю двигунів, але й більш надійними. Для того, щоб запобігти не передбачуваних посадок, він вважав за потрібне встановлювати на літаки декілька автономних двигунів. Екіпаж з декількох осіб має розміщуватись в комфортабельних кабінах, має бути забезпечений доступ у повітрі до різних частин літака, в тому числі і до двигунів.

Ідеєю побудови багатомоторного повітряного гіганта Ігор Сікорський поділився з М.В.Шидловським. Ідея була схвалена і вже 13 березня 1913 р. С-21 "Великий балтійський" або "Гранд" злітною вагою 4200 кг і розмахом крил 27 м, з двома двигунами потужністю 100 к.с. був готовий до випробувань. Пізніше додали ще два двигуни. Перший у світі чотиримоторний гігантський літак 27 квітня 1913 р. піднявся в повітря. Пізніше з'явились його модифікації "Російський витязь" та "Ілля Муромець". Ці літаки проклали шлях важкому літакобудуванню: пасажирських авіалайнерів, військових бомбардувальників, транспортних літаків. Росія стала провідною державою в освоєнні повітряного океану.

За створення унікальних повітряних кораблів їх конструктор одержав ряд нагород і диплом інженера, виданий йому Петербурзьким політехнічним інститутом (КПІ Сікорський, не закінчивши, залишив у 1911 р.)

Ігор Сікорський 12 лютого 1914 р. з 16 людьми і собакою на борту "Іллі Муромця" встановив світовий рекорд вантажопідйомності. На другому літаку "Ілля Муромець" з екіпажем у складі І.Сікорського. Х.Прусика, Г.Лаврова і В.Павасюка 16 червня 1914 р. був здійснений унікальний переліт Петербург–Київ і назад Київ–Петербург. Київське товариство повітроплавання нагородило свого побратима золотою медаллю з підписом "Славному витязю російського повітряного океану Ігорю Сікорському", а Київська міська дума подарувала йому пам'ятний годинник. Перельоти довели надійність "Іллі Муромця", армія високо оцінила його і зробила замовлення на серійне виготовлення літаків цього типу.

Ці літаки використовувались в першій світовій війні, коли була створена ескадра з 30 повітряних бойових машин. Штаб ескадри знаходився у Вінниці, де на території колишнього німецького насіннєвого заводу цукрових буряків розмістилась авіаційна база на чолі з М.В.Шидловським. У розпорядження штабу на фронті відбув також Ігор Сікорський. Він перебував у самій гущі військових подій, одержував інформацію про поведінку літаків, так би мовити, з перших рук. Це давало можливість оперативно вносити конструктивні зміни і, таким чином, удосконалювати діючі моделі літаків. Після С-22 серійно почали випускатись нові модифікації бойових літаків С-23, С-24, С-25, С-26 і С-27. У штабі ескадри відбувалось навчання екіпажів, доробка техніки, ремонт, розроблялось нове обладнання і зброя. Були створені важкі бомбардувальники, дальні розвідники, ближні бомбардувальники й розвідники, штурмовики, важкі і легкі винищувачі. В Петрограді, Москві і Твері будувались нові заводи для серійного виготовлення літаків, авіадвигунів і обладнання. Закладалися основи вітчизняної авіаційної техніки.

В лютому до Вінниці вступили німці. Перед цим авіатори спалили більшу частину своїх машин. Після лютневого перевороту 1917 р. ескадра практично перестала діяти, був звільнений з армії М.В.Шидловський, Ігор Сікорський повернувся до Петрограду. Уцілілі 14 машин у березні 1918 р.

гетьман Скоропадський наказав відновити, однак не було запчастин і спеціалістів. Тому в липні 1918 р. ескадру повітряних кораблів України ліквідували. Російська армія фактично розпустилася, промисловість була зруйнована. Не стало літаків, не стало конструкторів та інших будівничих авіації, більшість з яких була страчена новою владою. М.В.Шидловський з сином намагались перейти фінський кордон, але були захоплені і розстріляні. Ігор Сікорський в березні 1918 р. перебрався до Мурманська і англійським кораблем відплив до Лондона. Невдовзі він за запрошенням переїхав в Париж, де отримав замовлення від французького військового відомства на будівництво п'яти важких бомбардувальників. Перша світова війна закінчилась, замовлення було анульовано і Ігор Сікорський на початку 1919 р. переїхав до Сполучених Штатів Америки з наміром продовжити роботу в авіації.

Лише 1923 р. Ігорю Сікорському вдалося створити літакобудувальну фірму "Sicorsky Air Engineering" і зареєструвати її в Нью-Йорку. На території птахоферми в Лонг-Айленді, використовуючи металобрухт і саморобний інструмент невелика група російських емігрантів на чолі з Ігорем Сікорським розпочала будівництво великого двомоторного літака, розрахованого на 14 пасажирів. Будівництво першого американського літака S–29A було закінчено в травні 1924 р. великою мірою завдяки фінансовій підтримці Сергія Васильовича Рахманінова, який купив акції корпорації на 5 тисяч долларів.

Під час пробного польоту на літак S–29A сіло стільки робітників, що машина впала і була серйозно пошкоджена. Ігор Сікорський поїхав до океану і всю ніч у відчаї пролежав на березі. Другого дня технічна рада визначила, що літак треба відновити. Потрібно було зібрати 2500 доларів на нові двигуни замість розбитих. На нараді персоналу Ігор Сікорський зачинив двері на ключ і заявив, що нікого не випустить, доки не будуть зібрані гроші. Було зібрано 2000 доларів і вже 24 вересня 1924 р. відновлений літак виконував перший політ. На перевезенні

вантажів літак почав заробляти гроші. Зрештою літак купив підприємець Роско Тернер для рекламних польотів, а в 1928 р. цей літак перекупив кінопідприємець Говард Г'юз для свого фільму "Пекельні янголи". 22 березня 1929 року літак завантажили пальним, на висоті льотчик вистрибнув з нього і оператори зняли вражаючий сюжет загибелі літака в полум'ї.

Зароблені кошти Ігор Сікорський вклав у будівництво 5 нових машин. Один з них S–35 придбав льотчик Рене Фонк для перельоту через океан. Але літак 20 вересня 1926 р. зазнав катастрофи і був замовлений другий літак S-37. Після вдалого випробування літака-амфібії S-36 в 1928 р. був побудований модернізований двомоторний десятимісний літак-амфібія S–38 з дуже вдалими льотно-технічними характеристиками. У 1929-30 рр. було випущено 114 літаків S–38, а наступного року була створена літаюча яхта S–39. Пішли великі замовлення. Невелика фірма Сікорського увійшла до складу потужної авіаційної корпорації "Юнайтед ейркрафт енд транспорт корпорейшн" і одержала надійне економічне забезпечення.

У 1931 р. були побудовані три важкі 40-місні тримоторні амфібії S–40, в 1934 р. – удосконалений літаючий човен S–42, який встановив десять світових рекордів. Було споруджено 10 серійних S–42, які стали першими в світі міжконтинентальними пасажирськими авіалайнерами, які виконували регулярні рейси через Тихий і Атлантичний океани.

Літак S–44 був побудований в 1937 р. як надважкий морський бомбардувальник. Однак військові замовили літак іншій компанії. Модель S–44 була останнім літаком Ігоря Сікорського.

І.Сікорський з невеликою групою російських емігрантів розпочав роботи над створенням гелікоптерів. Так розпочався ще один старт з нульової позначки.

Перший експериментальний гелікоптер VS–300 (S–46) вперше відірвався від землі 14 вересня 1939 р. До кінця 1940 р. цей гелікоптер був доведений до такого рівня, що збройні сили США зробили замовлення на створення гелікоптера для зв'язку і спостереження. Двомісний S–47 був готовий вже в грудні

1941 р. і став першим у світі гелікоптером, запущеним в крупносерійне виробництво. Це єдиний гелікоптер, який брав участь у боях Другої Світової війни. В 1943 р. були розроблені удосконалені варіанти гелікоптерів S–48 та S–49. В січні 1943 р. правління корпорації "Юнайтед ейркрафт" відновила самостійність фірми Сікорського, яка існує до нашого часу і є провідним виробником гелікоптерної техніки за кордоном.

Після війни під керівництвом Ігоря Сікорського були побудовані гелікоптери практично всіх класів: легкий багатоцільовий S–51 в 1947 р., легкий для зв'язку S–52 в 1948 р., легкий транспортний S–55 в 1949 р., середній транспортний S–58 в 1954 р. і важкий транспортний S–56 в 1953 р. S–56 був самим великим серійним гелікоптером першого покоління, а S–55 і S–58 вважаються кращими закордонними машинами того часу.

За прикладом виробництва гвинтокрилих машин Сікорського розпочалося їх виробництво у Великій Британії та Франції. Після виходу на пенсію в 1957 р. і до смерті 26 жовтня 1972 р. Ігор Сікорський лишався консультантом фірми. За його участі створювались гелікоптери другого покоління.

У наші дні фірма Сікорського налічує 8 тисяч працівників і є провідною у будівництві гелікоптерів. Серед дітей Ігоря Сікорського, однієї доньки і чотирьох синів, лише старший Сергій продовжує працю батька.

Підводячи підсумок багатолітньої і натхненної творчої праці нашого видатного сина України Ігоря Сікорського можна сказати, що в ньому проявилась потужна сила духу і незламна воля у досягненні мети; він зміг себе реалізувати сповна незалежно від обставин важкого буремного XX століття.

Література:

1. В.В. Кислов, В.Р. Михеев. Пионер отечественного и мирового авиастроения. И.Сикорский. –Ж-л "Техніка". – 1990. – С. 372-386
2. Менжулін В.І. Іван Сікорський очима його сучасників. Магістеріум. Вип. 13. Історико-філософські студії. – 2004. – с. 88-95
3. Эрнст Нехамкин. Игорь Сикорский: воплощение мечты.

http://www.vestnik.com/issues2002/2014/win/nekhamkin.htm/ - С.1-5
4. Історія НТУУ КПІ – Витоки української авіації. http://www.ntu-kpi.kiev.ua/about/history-avia.html
5. Левко Хмельковський. Ігор Сікорський в Америці. Газета "Свобода", №2, 13 січня 2006 року.

ВОНИ ВИЗНАЧИЛИ НАУКУ УКРАЇНИ XIX СТОЛІТТЯ
(до 160-річчя народження І.Пулюя)

П.П. Говоров, акад.

Скована кайданами вікового рабства, поневолена й скривджена долею, всупереч усьому українська нація з завидною періодичністю виставляла на людський розсуд геніальні постаті митців письменників, вчених. По - різному, у більшості своїй не кращим чином, складалася їх доля. Багато хто з них опинився на чужій землі і, часом не зі своєї волі, змушений був збагачувати скарбниці не свої, не української культури. Але в образі цих постатей українська нація накопичувала свій історичний потенціал, зберегла його для нащадків. До таких синів України належав і великий її патріот, один з найвідоміших вчених людства другої половини XIX століття, символ талановитості української нації Іван Пулюй, вчений світового масштабу, фізик, математик, астроном, теолог, філософ, електротехнік, педагог. Вчений України, визнаний всім світом, з одного боку, і чи не найбільше замовчуваний в Україні - з другого.

Завдяки старанням сучасних патріотів України ім'я незаслужено забутого і штучно вилученого зі сторінок вітчизняної наукової преси вченого мало-по-малу починає набувати розголосу в українських наукових та просвітніх колах.