



Дорогі визволителі, шановні ветерани Великої Вітчизняної війни!

У кожної держави, кожного народу є події і дати, які складають основу, базові точки їх історії, підґрунтя історичної пам'яті і національної гордості. Для нас, для прийдешніх поколінь, такою знаковою віхою була і вічно буде Перемога у Великій Вітчизняній війні.

Багато років минуло від незабутнього травня 1945 року, але й сьогодні величний подвиг захисників і визволителів залишається невичерпним джерелом патріотизму, вірного служіння своєму народу.

Велика Вітчизняна війна назавжди залишиться в історії як жорстоке збройне протистояння, яке призвело до небачених людських і матеріальних втрат. Ми завжди пам'ятатимемо ціну, яку заплатили наші батьки і діди за сьогоднішній мир в Україні, за надану можливість наступним поколінням жити, народжувати і виховувати дітей.

У цей славетний день ми згадуємо всіх, чиє життя забрала війна, низько вклоняємося та складаємо глибоку пошану Вам, дорогі ветерани. Ви на своїх плечах винесли тягар війни, врятували Батьківщину від поневолення, підняли її з руїн у повоєнні роки, на новий рівень підняли економіку, науку і культуру. Без Ваших ратних і трудових подвигів не було б України як держави.

Шановні ветерани! У нашій пам'яті назавжди залишиться Ваш урок честі й слави, героїзму і самопожертви, патріотизму і вірності Вітчизні. Залишайтеся і надалі у строю! Нам дуже потрібні Ваші незламність, життєвий гарт, невичерпний оптимізм, Ваша свята віра в Перемогу. Нехай доля відміряє кожному з Вас ще багато-багато літ! Світла і вічна пам'ять загиблим воїнам! Честь і слава живим героям!

Миру, добра та нових звершень усім заради процвітання незалежної України!

З повагою,

М.З.Згуровський, ректор НТУУ «КПІ»

Вони здобували перемогу

З кожним роком віддаляються події однієї з найжорстокіших війн, які зазнало людство. Та не перестають боліти рани у тих, хто своїм життям захищав рідну землю від ворожої навали. Молодому поколінню українців важко уявити справжні масштаби наших втрат – людських, економічних, культурних, соціальних, адже безжалісне колесо війни, прокотившись Україною, залишило за собою катастрофічні наслідки. Але пам'ятають про це ветерани, чия доля була опалена війною.

Герої, які винесли на своїх плечах весь тягар найкровопролитнішої війни, після подвигів ратних здійснили подвиг трудовий, відбудували державу після фашистської розрухи.

Повертались фронтовики і до КПІ. Вони завжди були на передньому краї, по-гвардійському крокували в перших рядах відбудови мирного життя.

За свідченнями ветеранів, понад 700 фронтовиків навчалися, працювали, зростали у повоєнні роки в КПІ. Це були люди в різних військових званнях з різних видів і родів військ. Але всіх їх об'єднувало прагнення до знань, до навчання. Закінчивши КПІ, отримавши знання й уміння, вони йшли на виробництво, де своїми трудовими і науковими успіхами прославляли рідну альма-матер.

Фронтовики надихали всіх своїм ентузіазмом, бойовою наполегливістю в

навчанні та труді, по-ударному, за велінням серця працювали на відбудові навчальних корпусів, гуртожитків та на спорудженні нових. Теплими словами слід згадати ректора-фронтовика Денисенка Григорія Івановича, який надзвичайно багато зробив для КПІ.

За архівами громадської організації «Ветеран КПІ» та Державного політехнічного музею, встановлено дані на 423 ветерани-фронтовики, серед них – 24 офіцери, 169 солдатів, сержантів; 13 службовців.

Кожна десята – жінка-фронтовичка.

За видами та родами військ співвідношення було таке: піхотинці – 28%, танкісти – 6%, артилеристи – 24%, авіатори – 12%, моряки – 4%, зв'язківці – 10%, автомобілісти – 5%, медичні працівники – 6%, інші – 5%.

Переважає більшість фронтовиків (68%) брали участь у боях за звільнення України. 16 героїв штурмували лігвище фашизму – Берлін.

Кожен другий мав поранення, з них 60% тяжкі.

Серед фронтовиків – Герої Радянського Союзу Г.І.Голиков та М.З.Щербаченко. 63% фронтовиків – орденосносці.



На професорсько-викладацьких посадах працювало майже 55% фронтовиків. Серед них захистили докторські дисертації і здобули вчені звання професорів майже 40 фронтовиків.

Самовідданою працею відзначались декани О.І.Бутузов, О.Д.Трубенко, Б.Ф.Натаров, І.К.Козиненко, Г.М.Овсієнко, М.С.Можаровський, В.В.Хільчевський. Вагомими внесками поповнили скарбницю наукових здобутків вузу захисники Вітчизни – завідувачі кафедр А.П.Орнатський, М.Ю.Ієрусалімов, Д.Я.Глухов, К.Г.Самофалов, Ю.В.Костилюк, М.В.Садовін, О.В.Ралко, М.П.Панченко, О.В.Білоцький.

Нині в університеті продовжують працювати 47 фронтовиків та 80 ветеранів – трудівників тилу. Сумлінною працею відзначаються В.І.Білокопитов, Г.П.Демиденко, А.І.Мединцев, І.П.Москаленко, І.І.Петрушевський, С.Г.Прохоренко, М.В.Трихліб, В.В.Хільчевський та багато інших ветеранів.

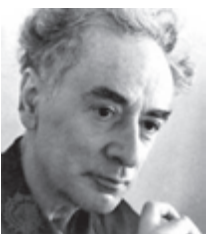
Дорогі ветерани! Шановні політехніки!

У цей пам'ятний для нашого народу день прийміть найкращі побажання здоров'я та наснаги, родинного затишку та добробуту, великого земного щастя на довгі літа! Нехай Ваші

родини ніколи не спіткає жодне тяжке випробовування. Живіть на щастя Вашим дітям, онукам та нащадкам!

З глибокою повагою та шаную, голова громадської організації «Ветеран КПІ» Ю.В.Нестеренко

Наукові читання, присвячені академіку Л.Д.Ландау



10 квітня 2008 року в НТУУ «КПІ» відбулися наукові читання, присвячені 100-річчю з дня народження лауреата Нобелівської премії академіка

Л.Д.Ландау (1908-1968).

Лев Давидович Ландау народився 22 січня 1908 р. У віці 19 років закінчив Ленінградський університет, і в 1927-1929 рр. працював і навчався за кордоном – у Данії (під керівництвом Нільса Бора), Англії, Швейцарії. Зустрічався з А.Ейнштейном, який високо оцінив здібності молодого вченого. З 1932 по 1937 рр. Л.Д.Ландау – керівник теоретичного відділу фізико-технічного інституту в Харкові, з 1937 р. працював у Москві в Інституті фізич-

них проблем АН СРСР, з 1947 р. – професор Московського університету. Герой Соціалістичної Праці (1954), лауреат Державних премій СРСР (1946, 1949, 1953), лауреат Ленінської премії (1962).

Л.Д.Ландау зробив помітний внесок у розвиток сучасної фізики, зокрема теорії діамagnetизму, теорії надпровідності, квантової електродинаміки, створив загальну теорію фазових переходів другого роду, теорію надтекучості рідкого гелію. Написаний ним спільно з Є.М.Ліфшицем курс теоретичної фізики став невід'ємною складовою фундаментальної підготовки для багатьох поколінь фізиків.

Відкрив читання проєктор НТУУ «КПІ» з наукової роботи чл.-кор. НАН Ук-

раїни М.Ю. Ільченко. Перед студентами ФТІ, аспірантами і молодими вченими НТУУ «КПІ» з доповіддю «Педагогічна діяльність Л.Д.Ландау» виступив директор Інституту магнетизму НАН України академік НАН України В.Г.Бар'яхтар. Він також поділився спогадами про декілька зустрічей

з Л.Д.Ландау. Із доповіддю «Гелій і надпровідність в дослідженнях Л.Д.Ландау» виступив академік НАН України, д.ф.-м.н., проф. НТУУ «КПІ» В.М.Локтев, чл.-кор. ДСВ РАН, проф. НТУУ «КПІ», д.т.н. О.Т.Богорош зробив доповідь на тему «Вода як критерій життя».

Інф «КПІ»



Виступає В.М.Локтев. Сидять (зліва направо): М.Ю.Ільченко, В.Г.Бар'яхтар, О.Т.Богорош, С.О.Воронов

САЛЮТИ МИРУ

В дні травневі, мріями багаті,
Коли щастя хлюпає з пісень,
Ми щороку зустрічаєм свято –
Перемоги радісної день.

І встають у пам'яті дороги,
Ті, що довелося нам пройти,
Щоб багряний прапор Перемоги
Над рейхстагом гордо піднести.

І живуть у пам'яті народу
Його вірні дочки і сини,
Ті, що не вернулися з походів
Грізної, великої війни.

Їх серцям – віками пломеніти
На червоних наших прапорах,
Їх думкам – перемагати і жити
В наших творчих думках і ділах.

Василь Симоненко

СЬОГОДНІ В НОМЕРІ:

1 63-я річниця
Великої
Перемоги

2 3 Людина, яка
втілила мрію
Леонардо
да Вінчі

3 Перемога
програмістів
ФЕЛ

4 Естафета
здоров'я
у студмістечку

Бузкова алея

Увага, конкурс!

Хлопчик любив слухати розповіді мамі про нескінченність Всесвіту, загадковість зірок, про таємниці морів і океанів, про дивовижний і цікавий світ, що далеко простягався за стінами київського помешкання. Але найбільше вражали уяву хлопчика розповіді про генія XV століття Леонардо да Вінчі та про його ідею створити «залізного птаха» – літаючу машину, що мала підніматися в повітря під дією потужного гвинта без будь-якого розгону.

Якось після читання роману Жуль Верна «Робур-завойовник» хлопчиків настигло, начебто він перебуває на борту летючого корабля. Ніби заходить до розкішного салону, з вікон якого далеко внизу видно море, острів із зеленими пальмами. Хлопчик тоді ще не знав, що сон здійсниться за тридцять років – усе це він побачить на борту власноруч спроектованого літака-амфібії...

Звали хлопчика Ігор Сікорський. Йому поталантило утілити в життя більшість дитячих мрій і стати однією з найяскравіших постатей XX століття – відчайдушним пілотом перших літаків, творцем цілого покоління не бачених раніше «залізних птахів», мислителем і філософом, людиною, яка через п'ять століть втілює мрію великого Леонардо да Вінчі...

Сім'я

Родину Сікорських добре знали в Києві. Насамперед завдяки батькові – Івану Олексійовичу, видатному психіатрові, науковій роботі якого не втрачено значення і до сьогодні. Доктор медицини, член наукових товариств кількох країн, багаторічний завідувач кафедри Київського університету Святого Володимира, засновник і редактор журналу «Вопросы нервно-психической медицины и психологии», він устигав ще й активно займатися громадською діяльністю. Брав участь у духовно-релігійному житті Києва, оскільки як син і онук православних священників свого часу закінчив духовне училище і семінарію. Видатний художник Віктор Васнецов увічнив риси Івана Сікорського у розписах Володимирського собору, обравши його моделлю для образу Святого Іоанна Предтечі.

Ігор Сікорський народився 6 червня (25 травня за ст. ст.) 1889 року. Дуже важливу роль зіграла в його житті мати – Марія Стефанівна. Вона була високоосвіченою жінкою, але своє життя присвятила родині, в якій, окрім Ігоря, було ще четверо дітей. Її дід Сікорських завдачував особливим затишком і творчою атмосферою, яка так потрібна для гармонійного розвитку непересічних особистостей. Дитячі роки майбутнього авіаконструктора були осяяні світлом культури, мистецтва і глибоких знань про навколишній світ, які дала йому родина і які визначили всю його подальшу долю.

Роки навчання

У 1900 році Ігор Сікорський вступив до Першої київської гімназії – найстарішого київського навчального закладу із чудовими педагогічними традиціями. У різні роки її випускниками були видатний художник Микола Ге, дослідник Києва Микола Закревський, літератор і державний діяч Анатолій Луначарський, учений-економіст Микола Бунге, письменники Костянтин Паустовський і Михайло Булгаков та багато інших видатних особистостей. Проте освіта в класичних гімназіях була суто гуманітарною, а хлопця вабили точні науки. Старший брат Ігоря Сергій навчався в Морському кадетському корпусі у Санкт-Петербурзі і багато розповідав про цей привілейований навчальний заклад, який за два століття існування закінчили видатні флотоводці, морські інженери й учені, чий імена золотом вписані в історію Російської імперії. Тож батьки вирішили віддати туди й молодшого сина.

Навчання в Морському кадетському корпусі для Ігоря було успішним, але він швидко зрозумів, що військова кар'єра, нехай і пов'язана зі службою на морі, його не приваблює. Тим ча-

сом остаточно визначилося коло його інтересів: він намагався відстежувати всі новинки, які з'являлися в технічних галузях, у позаурочний час часто щось конструював чи майстрував у навчальних майстернях. А після появи газетних повідомлень про перші польоти американців – братів Райт рішення визріло остаточно: він хоче

ЛЮДИНА, ЯКА ВТІЛИЛА МРІЮ ЛЕОНАРДО ДА ВІНЧІ



Ігор Сікорський у роки студентства

будувати аероплани і літати на них. Тому після закінчення в 1906 році загальних класів він залишив корпус із наміром вступити до навчального закладу, де можна було б здійснити ці мрії. Втім, у Росії таких ще не було. До того ж у зв'язку з революційними подіями 1905 року більшість вищих навчальних закладів у країні були тимчасово закриті. Батьки

вирішили направити сина вчитися за кордон – професор Київського університету таку можливість мав.

Ігор Сікорський від'їжджає до Парижа, де починає опановувати науку в технічній школі Дювільйо де Ланно. Однак рівень навчання його не задовольняє і за шість місяців він повертається додому, де вступає до Київського політехнічного інституту імператора Олександра II.

КПІ, заснований у 1898 році за зразком паризької Еколь Політехнік, був вищою технічною школою нового типу, де студенти отримували глибоку природничо-наукову фундаментальну підготовку з математики, фізики, хімії, інших дисциплін, на яких будувалося викладання загальноінженерних курсів. Навчання поєднувалося з професійно-практичною роботою на виробничих та в лабораторіях. Усіляко заохочувалася науково-дослідна та практична робота викладачів і студентів у профільних наукових гуртках. Від самого початку інститут мав чотири відділення: механічне, хімічне, інженерно-будівельне та сільськогосподарське. Але вже у 1899 році викладачі виступили за створення п'ятого – повітроплавного відділення.

Очолити це починання один з найбільших у ті часи київських ентузіастів авіації професор Микола Артем'єв, талановитий учень Миколи Жуковського. Відкрити відділення тоді не вдалося, тож з його ініціативи в 1905–1906 роках при механічному відділенні КПІ було організовано повітроплавну секцію з відділами аеропланів, гелікоптерів, орнітоптерів і двигунів. Секція стала фактично головним науково-дослідним і конструкторським осередком авіації в Російській імперії. Недарма ж за період 1909–1912 років київські ентузіасти створили близько 40 різних типів літаків – більше, ніж було створено в іншому центрі російської авіації – Санкт-Петербурзі. Природно, що активним учасником гелікоптерного відділу став Ігор Сікорський.

Перші конструкції

Уже влітку 1908 року студент Сікорський почав працювати над розробкою та спорудженням свого першого вертольота. Роботи велися на подвір'ї батьківської садиби та в авіагаражі КПІ. Ігор гостро відчуває нестачу двигуна необхідної потужності. У січні 1909 року він виїжджає до Парижа, щоб ознайомитися з набутиим там досвідом та придбати двигун. Слід віддати належне його батькові: він розуміє, що справа, за яку взявся його молодший син, – не тимчасове захоплен-

ня, тому не лише допомагає йому грошима, а й благословляє на подальшу роботу. Рекомендаційного листа до одного з найвідоміших на той час авіаторів Фердинанда Фербера дає йому професор КПІ, автор конструкцій перших вітчизняних планерів Микола Делоне. Саме Фербер став першим льотним інструктором Сікорсько-

го і порадником у виборі необхідних матеріалів і обладнання. Після трьох місяців перебування у Франції Ігор Сікорський повернувся додому, не тільки з новими знаннями та літературою, а головне – з двадцятип'ятисильним двигуном «Анзани» для свого гвинтокрила.

Але, на жаль, перший вертоліт так і не зміг здійснитися в повітря. Втім, його випробування виявили багато особливостей, на які треба було зважати при проектуванні подібних апаратів. Врахувавши результати випробувань і знову відвідавши Париж, навесні 1910 року Ігор Сікорський створює свій другий вертоліт. Однак і він не зміг злетіти. Річ була не в помилках і помилках розробника, а у відсутності двигуна необхідної ваги та потужності. Молодий конструктор розумів це і паралельно із гвинтокрилом почав розробляти свій перший аероплан. Разом зі своїм товаришем по інституту Федором Білінкіним він очолив колектив однодумців. Молоді ентузіасти організували авіамайстерню у двох



Студент КПІ І. Сікорський на літаку власної конструкції

збудованих ангарах у КПІ і на Куренівці. Добровільними помічниками авіаконструкторів стали їхні однокашники – студенти. Для роботи були найняті й робітники – бляхарі, теслярі, слюсарі. Результатом спільної творчості Білінкіна, Сікорського та ще одного політехніка – Василя Іордана, стали літаки БіС-1 і БіС-2. Серед виробів майстерні Білінкіна і Сікорського були й аеросани власних конструкцій, які 1909 року викликали захоплення в киян на спортивному святі на печерському іподромі. За певний час Білінкін відійшов від активної конструкторської діяльності, майстерні перейшли у повне розпорядження І. Сікорського. Саме тут були збудовані його машини, які вже впевнено літали: С-3, С-4, С-5 і рекордний С-6.

Спорудженню останнього передували перші аеродинамічні дослідження, які Сікорський проводив на саморобній установці. Їхні результати було враховано при конструюванні та виготовленні гондоли для пілота з пасажирами, шасі, бензобаку і радіатора, що вкупі з використанням потужного 100-сильного двигуна «Аргус» дало Сікорському змогу побити 29 грудня 1909 року світовий рекорд швидкості – 111 км/год. Пілотував свої аероплани Сікорський власноруч. Рекордами відзначилася й наступна розробка молодого конструктора – С-6А.

Спіраючись на фундаментальні базові та глибокі інженерні знання, які Ігор Сікорський отримував у КПІ, він послідовно розробляв власну теорію побудови літальних апаратів. В її основу було покладено оригінальний спосіб попереднього обрахування льотних якостей майбутньої машини. Це давало конструкторові змогу завчасно визначити в загальному вигляді всі основні якості та характеристики аероплана – його горизонтальну та вертикальну швидкості, час і дальність розбігу пошто. Аероплани, створені Сікорським у Києві, підтвердили на практиці правильність його підходу, розрахунків і графічних побудов.

У квітні 1912 року літак С-6А було показано на Московській виставці повітроплавання, де він отримав Велику золоту медаль. Російське технічне товариство нагородило І. Сікорського медаллю «За корисну працю в повітроплаванні та за самостійну розробку аероплана своєї системи, яка дала чудові результати».

Головний конструктор

Саме після цього студента КПІ Ігоря Сікорського запросив на роботу видатний організатор промисловості тих років, голова правління Петербурзького акціонерного товариства «Русько-Балтійський вагонний завод» (РБВЗ) Михайло Шидловський. Молодий авіатор став головним конструктором авіаційного відділення цього усталеного підприємства.

Із цим підприємством пов'язані найвищі досягнення І. Сікорського в авіабудуванні в Росії. Тут він зміг реалізувати свою ідею збільшити потужність і підвищити надійність та безпеку літаків шляхом їх оснащення кількома двигунами. У перші десятиліття XX століття таке рішення вважалося воїстину піонерським. У короткий термін споруджуються багатомоторні аероплани «Гранд» і «Руський витязь», які стали попередниками грандіозного чотири моторного «Ілля Муромця», якому судилося стати найкращим

літаком Першої світової війни. Тут було розроблено його озброєння, сформовано бойове з'єднання цих велетнів – Ескадру повітряних кораблів – та організовано навчання їхніх екіпажів.

Слід зауважити, що спочатку Державна дума всіляко противилася виділенню коштів для закупівлі цих літаків військовим відомством. Приводом для відмови була поширена думка, що такий величезний апарат не зможе піднятися вище ніж на 1000 метрів. У відповідь Сікорський запросив у політ п'ятьох думців і з ними на борту встановив новий світовий рекорд висоти – 2000 метрів! А найбільших песимістів переконав наддалекий переліт, здійснений особисто Сікорським разом із трьома членами екіпажу в червні 1914 року за маршрутом Петербург–Київ–Петербург.

Ранок 17 червня 1914 року (за ст. ст.) видався в Києві похмурим. Важкі хмари майже чіплялися за старовинні дзвіниці й, здавалося, ось-ось прольотять на землю рясним дощем. Однак погана погода не завадила кільком десяткам членів Київського товариства повітроплавання, студентам і викладачам КПІ та журналістам зібратися на Куренівському летовищі. Усі напружено дивилися в низьке небо. Нарешті здалеку долинув джмелиний спів двигунів – і раптом із попелястого киселю хмар виринув аероплан небаченої до того конструкції. Він швидко наблизився й помітно збільшувався в розмірах так, що вже ясно можна було розрізнити всі його чотири мотори й оцінити всю міць і потужність цього величезного рукотворного птаха. Літак описав над аеродромом велике коло

і м'яко приземлився. Закінчився перший етап перельоту «Петербург–Київ».

Другий його етап – переліт з Києва до Петербурга – розпочався 29 червня і з однією поміжною посадкою для дозаправлення тривав трохи більше чотирнадцяти годин. На льотному полі у Санкт-Петербурзі відважних пілотів особисто зустрів і привітав сам російський Імператор – цар Микола II. Громадський і преса вельмовно вітали розробника «Ілля Муромця» та учасників перельоту, адже всьому світу були доведені переваги багатомоторних машин і те, що саме вони визначають майбутню авіацію. Крім того, було набуто першого досвіду польоту в поганих погодних умовах за приладами. Утім, справжню важливість події вже затьмарювало гнітюче передчуття Першої світової війни...

Перша світова

Під час Першої світової війни на озброєнні російської армії були не лише багатомоторні «Муромці», а й інші аероплани Сікорського: легкі винищувачі, морський розвідник, легкий розвідник-винищувач, двомоторний винищувач-бомбардувальник і штурмовик – практично повний парк усіх типів військових літаків. При цьому робота над удосконаленням «Муромців» тривала. Корективи в конструкцію вносилися за результатами бойового застосування аеропланів та з урахуванням побажань екіпажів. Саме тому значну частину свого часу Сікорський проводив не на заводі, а безпосередньо в районах бойових дій. Відомо, що С-22 (офіційна назва «Ілля Муромця») мав понад два десятки модифікацій. Їхні характеристики вражали сучасників: розмах верхнього крила («Ілля Муромець» був біпланом) сягав 32 метри, довжина фюзеляжу в різних модифікаціях коливалася від 17,1 до 23,5 метра, злітна вага – понад 5 тонн, швидкість у горизонтальному польоті – 140 км/год, висота польоту – 4 тис. метрів. «Муромці» мали спеціально сконструйовані підвісні пристрої для бомб, обладнувалися спочатку механічним, а згодом і електричним бомбоскидачем та оптичним прицілом. За архівними даними, усього, на замовлення військового відомства, було збудовано 85 таких машин.

Еміграція

Аж раптом усе зруйнувалося. Вже після лютових подій 1917 року робота РБВЗ почала гальмуватися і за якийсь час практично зупинилася. Згодом більшовицька влада ухвалила рішення згорнути авіапромисловість у країні. Невдовзі таке ставлення з боку влади до розвитку власної авіаційної промисловості зазнало істотних змін, але час і, головне, багато кваліфікованих кадрів було частково втрачено: хтось мусив просто виживати і залишити авіацію, когось було репресовано, хтось виїхав за кордон. Серед останніх був і Ігор Сікорський.



Цар Микола II вітає І. Сікорського на борту літака «Ілля Муромець». 1913 р.

3-поміж причин, які змусили його залишити вітчизну, була й реальна загроза арешту та репресій. Ігоря Івановича вже таємно попереджали про це, оскільки його батько за своїми поглядами був послідовним монархістом, а після відомої справи Бейліса, в якій як експерт підтримав сторону обвинувачення, зажив слави відвертого реакціонера. Не дивно, що він потрапив до проєкційних списків, і його арешт був лише справою часу. Але «надзвичайка» запізнилася: напередодні арешту Іван Сікорський помер, і коли «люди в шкірянках» прийшли по нього, то побачили лише домовину на столі...

Старший брат відомого конструктора після закінчення Морського корпусу був «царським» офіцером і служив у військово-морському судному відомстві, що само по собі звучало тоді як вивок.

Сам Ігор Іванович у 25 років став кавалером ордена Святого Володимира IV ступеня, що за значенням дорівнював ордену Святого Георгія. Й неодноразово відзначався іншими царськими нагородами.

На чужині

У березні 1918 року Ігор Сікорський виїхав до Франції. Втім у понівеченій війною країні було не до нових авіаційних проєктів. Роботи майже не було, тому за якийсь час Сікорський вирушає до Сполучених Штатів.

Невтомно тяжкими були перші роки життя Сікорського в Америці. Авіаційна промисловість скорочувалася і тут. Навіть у відомих підприємств замовлень було обмаль. Урешті-решт відомому конструкторові вдалося влаштуватися викладачем математики в одній із вечірніх шкіл для російських емігрантів у Нью-Йорку. Паралельно він став читати лекції про авіацію та її перспективи в різноманітних громадських організаціях, а також розпочав роботу над розробкою пасажирсько-вантажного літака.

Невдовзі його ентузіазм надихнув невеличку групу співвітчизників, які вирішили побудувати цей літак, – і в березні 1923 року для реалізації задуму було створено компанію Sikorsky Aeroengineering Corporation. Усі її засновники були виїждженими з Росії. Виробничі площі винаймали у птахоферми в Лонг-Айленді – передмісті Нью-Йорка. Джерелом багатьох деталей і матеріалів стало автомобільне звалище. Коштів на спорудження літака увесь час бракувало, і тому засновники компанії оголосили передплату на її акції серед своїх земляків. У найскрутніший момент надав допомогу ще один великий співвітчизник – композитор Сергій Рахманінов, який придбав акції на п'ять тисяч доларів – доволі значну як на ті часи суму, і навіть погодився в рекламних цілях обійняти посаду віце-президента компанії. Завдяки цій допомозі ентузіастам вдалося винайняти більш зручне приміщення для роботи – справжній ангар на розташованому неподалік аеродромі.

Спорудження першого на американській землі літака Ігоря Сікорського S-29A («А») означало «американський» було закінчено в 1924 році. Випробовував нову машину сам конструктор. Літак вийшов напролюд вдалим, з хорошими характеристиками: міг перевозити до 1900 кг корисного вантажу, мав непогану крейсерську й невелику посадочну швидкість, що давало змогу використовувати як летовище невеликий майданчик. У 1927 році літак було продано відомому льотчикові й бізнесмену Роско Тернеру, який здійснював чартерні перевезення по всій країні. Він згодом перепродав літак одній з голлівудських кіностудій, де його зняли в кінофільмі про повітряні баталії Першої світової війни.

Літак S-29A був збудований в єдиному екземплярі, проте дав фірмі змогу полішити фінансове становище і стати відомою в промислових колах Америки. Завдяки цьому впродовж трьох наступних років було розроблено проєкти ще п'яти літаків, чотири з яких були споруджені. З-поміж них варто виділити пасажирський літаючий човен Сікорського S-38, який випускався в кількох модифікаціях і забезпечив «російськими крилами» розвиток транспортної мережі всього Американського континенту. Літак продавався настільки успішно, що компанія змогла придбати ділянку землі в Статфорді (штат Коннектикут), де в короткі строки було побудовано сучасний авіабудівний завод – підприємство, яке швидко стало відомим усьому світові. Справжнім шедевром тих часів стала чотиримоторна амфібія Сікорського S-40, спроможна перевозити 40 пасажирів на відстань до 800 км або 24 пасажирів – на 1500 км. До речі, саме на борту цього велетня Ігор Сікорський наяву побачив картини зі свого дитячого сну про море...

Знову вертольоти

Ще з початку 30-х років Сікорський одночасно з розробкою нових літаків знову почав займатися вертольотами. Тоді у країнах –

лідерах світового авіабудування були створені й випробувані перші працездатні конструкції. Особливо великих успіхів домогся німецький авіаконструктор Г.Фокке, чий гвинтокрил навіть були випущені невеличкою серією. Такі успіхи держави-потенційного конкурента не пройшли повз увагу амери-



І. Сікорський під час випробувального польоту на гелікоптері VS-300A. 1941 р.

канського уряду, і в 1938 році Конгрес США ухвалив «Більш Дорсі» (за прізвищем конгресмена від Пенсильванії Ф.Дорсі). Цим документом передбачалося виділити 3 млн доларів на створення вертольотів для американської армії.

Якраз тоді І.Сікорський уже закінчував чорнове опрацювання конструкції свого гвинтокрила і був готовий розпочати виготовлення його експериментального зразка. Він розумів, що поперечна схема, яку використовував Фокке для поліпшення характеристик апарата і яку намагалися повторити у своїх розробках більшість конструкторів з різних країн, не має майбутнього. Сікорський залишався вірним одногвинтовій схемі із хвостовим рудьовим гвинтом, над якою почав працювати ще в КПП. Саме ця схема врешті-решт стала панівною у світовому вертольотобудуванні. Вже у вересні 1939 року конструктор сам узявся провести випробування експериментального вертольота VS-300 (S-46). Кожен політ приносив нову інформацію про те, як поводить себе в повітрі такий апарат і що слід зробити, аби він став надійним і безпечним. Робота над цим вертольотом забезпечила й створення гвинтокрила XR-4 (VS-316), який успішно пройшов усі випробування і був прийнятий у 1942 році на озброєння армією США. Показово, що машину ввели в експлуатацію всього лише через 14 місяців після укладення угоди про її розробку!

Після модернізації та обладнання цього вертольота потужним двигуном у 180 кін-



Перше у світі посвідчення пілота гелікоптера

ських сил він у двох модифікаціях – YR-4A та YR-4B – випускався і використовувався військами до кінця війни не лише у США, а й у Великій Британії. А на початку 1944 року вертольотчики в надзвичайно важких погодних умовах уперше в історії взяли участь в операції з урятування моряків з американського есмінця «Тернер», який був потоплений німецьким підводним човном.

Лідери світового ринку

Після війни у США розпочався справжній вертолітний бум. Було організовано понад 340 фірм, які взялися за розробку гвинтокрил машин для різноманітних потреб. Однак фірма Сікорського виїграла конкурентну боротьбу і стає визнаним лідером не лише американського, а й світового ринку. Й гелікоптери широко використовуються в армії, береговій охороні та цивільному житті. Особливо ефективні вони в пошуково-рятувальних та санітарних роботах. Це повністю відповідає погляду на цю техніку самого конструктора: саме рятування людей, а не участь у бойових діях вважав Ігор Сікорський головним завданням вертольотів. Недарма ж, за свідченням його сина Сергія Сікорського, вертольоти батька врятували понад півтора мільйона людських життів.

Величезним успіхом компанії стала розробка гелікоптера S-55, який випускався понад 12 років не лише в США, а й, за ліцензіями, у Великій Британії, Франції та Японії. Саме ця

машина Сікорського стала першим в історії авіації гвинтокрилом, який у 1952 році здійснив трансатлантичний переліт.

Нові машини виходили з цехів компанії практично щороку. Це були гелікоптери для різноманітних потреб – від бізнесових «повітряних мотоциклів» до найбільшого у світі вертольота з поршневіми двигунами S-56, який міг при трьох членах екіпажу нести корисне навантаження в чотири тонни.

Останнім із вертольотів, розроблених особисто Сікорським у 1954–1955 роках, був S-58. За своїми характеристиками він перевершував усі гвинтокрили першого покоління. Його численні модифікації експлуатувалися як у військових, так і в цивільних цілях майже в п'ятдесяти країнах світу. Кілька країн купили ліцензії на їх виробництво. Багато цих машин використовують і донині.

У 1957 році Ігор Сікорський пішов з посади головного конструктора фірми, залишивши за собою обов'язки технічного консультанта. Компанія перебувала в розквіті, випускаючи щомісяця по 45–55 гелікоптерів. Її заводи були обладнані за останнім словом техніки, розроблялися нові конструкції. Машинам фірми Сікорського належала більшість світових рекордів, у тому числі абсолютних. Корпорація Sikorsky Aircraft посіла одне з чільних місць у світовому вертольотобудуванні й по праву займає його до сьогодні...

Інший Сікорський

В Україні Ігор Сікорський знайшов собі геніальний авіаційний конструктор, «батько світового вертольотобудування». Значно менше знають на Батьківщині про його релігійно-філософську творчість. Найбільш відомою з його праць у цій царині є невеличка книжка «Послання молитви Господньої», яка присвячена аналізу молитви «Отче наш». Уперше вона вийшла друком ще в 1941 році, потім перевидавалася ще двічі. В ній онук православного священника й глибокий мислитель Ігор Сікорський, на продовження майже двохтисячолітньої богословської традиції, аналізує з позиції сьогодення кожне слово Господньої молитви й розповідає сучасному читачеві про її вічну актуальність і неперебутню цінність для душі християнина.

Не можна не згадати й про громадську діяльність Ігоря Сікорського. Він брав активну участь у діяльності емігрантських організацій Америки, був одним з ініціаторів створення і деякий час навіть головою відомого Толстовського фонду, що допомагав співвітчизникам за кордоном і відіграв особливу роль у житті десятків тисяч людей, яких позбавила батьківщина Друга світова війна.

...Він помер 26 жовтня 1972 року. Спокійно заснув і не прокинувся. Розповідають, що під час його похорону люди, які прийшли попрощатися з геніальним сучасником, побачили в небі символічний знак. Інверсійні сліди двох літаків, що пролітали перпендикулярними курсами, утворили в небі великий білий хрест, ніби прощаючись із великим творцем авіації.

Повернення додому

...Багато років ім'я містера Гелікоптера, як називали Ігоря Сікорського у світі, на Батьківщині замовчувалося – а як же інакше: «білоемігрант», улюбленець царської сім'ї! В популярній літературі навіть авторство «Іллі Муромця» приписувалося якійсь «групі молодих конструкторів РБВЗ». Інформаційна крига почала скресати наприкінці вісімдесятих років: у масових виданнях з'явилися статті, в яких об'єктивно оцінювалася діяльність Ігоря Сікорського, вийшли друком книжки про нього. У 1998 році в КПП славетному конструкторові було відкрито меморіальну дошку. Вона прикрасила корпус колишнього дослідних майстерень, в яких пролив багато трудового поту колишній студент інституту. У ньому тепер відкрито Державний політехнічний музей України. Найкращі студенти факультету аерокосмічних систем КПП щорічно отримують стипендію ім. Ігоря Сікорського. На території університету закінчують споруджувати перший у світі пам'ятник видатному конструкторові. На підніжжі заслужений скульптор України Микола Олійник викарбував слова Ігоря Сікорського, сказаних ним уже на схилі життя: «Знімаю капелюха перед альма-матер, яка підготувала мене до підкорення неба». Отже, великий земляк повертається додому, до свого рідного Києва, до своєї альма-матер, щоб надихати вже нові покоління студентів-політехніків на втілення фантастичних мрій.

Михайло Згуровський, академік НАН України, ректор НТУУ «КПІ», «Дзеркало тижня» №13, 5-11 квітня 2008 р.

ПЕРЕМОГА ПРОГРАМІСТІВ ФЕЛ

П'ята Міжнародна студентська олімпіада з навчальної дисципліни «Програмування мікропрограми автоматів та мікроконтролерних систем» відбулася 11–13 квітня на базі кафедри комп'ютерних систем та мереж Хмельницького національного університету. Організацію та спонсорську підтримку вже не перший рік забезпечує дружній колектив компанії «OPEN SYSTEM» на чолі з директором – Олександром Володимировичем Ляпуном.

До участі в олімпіаді допускалися команди з двох учасників – переможці I етапу (вузівської олімпіади). Перший етап – заочний тур – відбувся в жовтні-листопаді дистанційно, за допомогою мережі Internet. Від одного навчального закладу мали змогу зареєструватися не більше трьох команд. У олімпіаді взяли участь 62 команди з провідних технічних вузів України: з Києва, Дніпропетровська, Донецька, Житомира, Кіровограда, Львова, Луганська, Луцька, Миколаєва, Одеси, Тернополя, Севастополя, Черкаса, Чернівців, Чернігова, Харкова, Томська, Хабаровська (РФ) та ін.

НТУУ «КПІ» представили три команди з ФЕЛ: № 22 – Ігор Штурма (гр. ДК-42), Дмитро Медінцев (гр. ДК-43), № 50 – Сергій Петруненко (гр. ДКМ-31), Микола Панасюк (гр. ДК-31) та № 17 – Станіслав Мудрієвський (гр. ДСМ-31) й Олександр Ткаченко (Одеський політехнічний університет). Керівником був викладач кафедри конструювання електронно-обчислювальної апаратури (КЕОА) ФЕЛ Владислав Вікторович Собченко. Завдяки сприянню та особистій підтримці викладача цієї ж кафедри доц. Павла Валентиновича Кучерюка студенти кафедри два роки поспіль мали змогу брати участь та представляти НТУУ «КПІ» на цій олімпіаді.

Конкурсні завдання були складені колективом компанії «OPEN SYSTEM» з урахуванням їх повного виконання та перевірки на навчальному лабораторному стенді «EV8031/AVR», що виготовляється та пропонується компанією «OPEN SYSTEM» як технічне оснащення навчальних лабораторій ВНЗ. Завдяки цим програмно-апаратним комплексам (лабораторним стендам), студенти кафедри КЕОА факультету електроніки НТУУ «КПІ» мають змогу вивчати та поглиблювати свої знання з курсів програмування (мова Асемблер, Сі), а також використовувати їх як засіб розробки програмного забезпечення.

Усього було запропоновано 15 завдань різного рівня складності, завдання були цікавими та вимагали нестандартного рішення. У фіналі олімпіади, розв'язавши 9 конкурсних завдань, із загальною кількістю 210 балів перемогла команда у складі Ігоря Штурми та Дмитра Медінцева, правильно виконавши завдання з першої спроби. Сергій Петруненко та Микола Панасюк єдині з усіх учасників зробили спробу виконати завдання на мінімальний розмір правильного рішення для процесора MCS51 (найменший код програми). Але їм не вистачило часу для повного налагодження. Надалі це рішення використовувалося як взірці для оцінювання спірних рішень інших учасників олімпіади. Станіслав Мудрієвський був нагороджений грамотою за оригінальне та правильне рішення одного з конкурсних завдань.

Хочеться подякувати всім організаторам, які доклали чимало зусиль, щоб зібрати кращих представників провідних ВНЗ України та Росії. Адже олімпіада – це не лише змагання, не лише перемога чи невдача, це, насамперед, безцінний обмін досвідом між людьми, між різними вищими навчальними закладами, між країнами. Це – виникнення спільних ідей та інтересів між студентами-учасниками, це величезний внесок у майбутнє України. Щиро вітаємо переможців та бажаємо їм подальших перемог!

О.М.Лисенко, завідувач кафедри КЕОА



Зліва направо: І.Штурма, В.В.Собченко (керівник команди) та Д.Медінцев

Естафета здоров'я у студмістечку



З 14 по 18 квітня в студмістечку пройшла "Естафета здоров'я". У рамках заходу 17 квітня відбулася презентація соціальних проектів студентів НТУУ "КПІ", направлених на пропаганду здорового способу життя. Глядачам було представлено 15 проектів, у яких пропонувався створити спортзал для студентів, студентський театр, танцювальний зал, аптеки на території гуртожитку, допомоги обдарованим дітям у виборі ВНЗ та підтримати їх під час навчання в КПІ, організувати чемпіонати гуртожитків з футболу, пауерліфтингу, армреслінгу та інші. Перше місце виборола команда "Просто ФАКС" (ФАКС), яка представила проект, спрямований на створення музичної кімнати у гуртожитку № 8.



18 квітня було проведено квест серед студентів університету, в якому взяли участь 14 команд і який, за твердженням ведучої Олени Стромченко, мав нетиповий характер. Це була скоріше спортивна гра з низкою цікавих логічних завдань. Учасники бігали, ставили палатки, лазили по деревах. На маршруті команди зустрі-



Бузькова алея

10-12 квітня студентський актив Київської політехніки провів третю щорічну екологічну акцію до 110-річчя рідного вузу та до 100-річчя студмістечка. У перший день провели прибирання території: обкопували дерева, фарбували лавочки, парканчики, білили бордюри, в останній день – займалися облаштуванням спортмайданчиків. Та кульмінацією екологічної акції виявився, мабуть, саме другий день, 11 квітня, коли активісти профкому, студмістечка, студентських рад факультетів та гуртожитків садили бузок на Полянні. Захід проведено з ініціативи студентів, саме вони закупили саджанці бузку. Активістів виявилось багато, як жартували студенти: людей прийшло чи не втричі більше, ніж було кущів бузку. Шалений за-

До 63-ї річниці Великої Перемоги над фашистськими загарбниками Товариство сприяння обороні України при НТУУ "КПІ" традиційно з квітня по травень проводить місячник, присвячений цій даті. На факультетах проводяться зустрічі з ветеранами Великої Вітчизняної війни та Збройних сил. Клуб майбутнього офіцера планує провести круглий стіл серед студентів та курсантів

чали контролери, які допомагали учасникам зорієнтуватися у завданні та пройти маршрут.

18 квітня на Полянні пройшли змагання з армреслінгу, шахів, твістеру, перетягування каната. Також виступали скейтбордисти, брейк-дансери, ролери та скейтери. Вдвоє Політехнічної демонстрували свою майстерність гравці в "сокс", а художники-аматори крейдою на асфальті створювали тематичні малюнки.

В урочистому закритті "Естафети здоров'я" взяли участь депутати Київради чемпіон світу в суперважкій вазі Віталій Кличко та випускник КПІ Дмитро Андрієвський. У своєму вітанні Віталій Кличко поздоровив студентів зі святом здоров'я та спорту в КПІ та наголосив, що київська молодь є рушійною силою нації, опорою громади і що саме від молодих людей залежить, яку країну ми будемо будувати далі.

"Мрійте! Завжди знайдеться багато скептиків, але якщо захочете, то все збудеться. Будь-яку мрію можна буде втілити в життя. Коли я був маленьким, я мріяв і казав, що колись поб'ю Тайсона і привезу його пояс. Багато хто не вірив, а я через багато років привіз в Україну чемпіонський пояс! Бажаю вам сили і волі!" – так завершив свій виступ Віталій Кличко.

Дмитро Андрієвський у своєму виступі наголосив, що КПІ має давні славні традиції і такі спортивно-культурні заходи лише підтверджують імідж нашого університету як одного з лідерів вищої освіти у світі.

Опісля Віталій Кличко, як і обіцяв, особисто взяв участь у перетягуванні каната. Перше місце у цьому виді змагань виборола команда гуртожитку № 16, за яку, до речі, спочатку і борювався Віталій Кличко.

Привітав учасників естафети і проректор з міжнародних зв'язків С.І.Сидоренко. А нагороджували пере-

можців директор студмістечка Олександр Іщенко та голова первинної профспілкової організації студентів Володимир Миронов.

Нагороди отримали: команда гуртожитку № 3 – перше місце в конкурсі соціальної реклами; команда гурто-



житку № 8 – перше місце за малюнок на асфальті; команда гуртожитку № 12 – перемога у квесті; команда "Тауер" (гуртожиток № 20) – перше місце у туристичних змаганнях "Переправа"; команда гуртожитку № 15 – перше місце у змаганнях з інтеркросу; команда гуртожитку № 16 – перше місце з волейболу; команда гуртожитку № 13 – перше місце з баскетболу; команда гуртожитку № 20 краще від усіх грала у футбол.

У грі в шахи перше місце серед хлопців виборов Володимир Ми-



хальський, а серед дівчат – Наталія Лоренчук.

Усі переможці отримали призи та пам'ятні подарунки від профкому студентів. В.Миронов також передав студентському туристичному клубу студмістечка "СКІФ" 12 рятувальних жилетів.

Вітаємо переможців та бажаємо їм ще більших успіхів!

Анастасія Нечипоренко

ряд позитивної енергії, сміх, веселощі – і кущі бузку посаджені за лічені хвилини. Усіх хвилює єдине питання: чи завітуть вони вже цієї весни?

Адміністрація охорони не стояла: лопати в руки взяли як голова первинної профспілкової організації студентів КПІ В.Ю.Миронов, так і заступник голови профспілкового комітету студентів А.Ю.Гаврушкевич, керувала процесом садіння голова студради студмістечка Марина Мазур. Володимир Юрійович Миронов ділиться: «На минулорічній акції студенти саджали клени, так прийняли усі дерева. А ті, які досаджували вже пізніше працівники господарчого сектору, – не прийняли». От вона, студентська життєдайна енергія! Тож з нетерпінням чекатимемо бузькового квіту!

Валерія Добричевіч

Фото Олексія Халіявського

Новини ТСОУ

військового інституту, на якому будуть виступи курсантів та доповіді ветеранів. Кожного року у бібліотеці проводиться виставка мемуарної літератури. Разом з ММІФ організується легкоатлетичний крос. Відбудуться змагання серед студентів з кульової стрільби.

Хочу зазначити, що за підсумками огляду, які проводить цент-

ральний комітет Товариства сприяння обороні України, організація ТСОУ НТУУ "КПІ" посіла почесне друге місце серед первинних організацій Києва і в нагороду отримала кубок та диплом від ЦК ТСО України.

А.В.Савчук,

голова ТСОУ НТУУ "КПІ"

• КОНКУРС • КОНКУРС •

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ УКРАЇНИ
«Київський політехнічний інститут»
ОГОЛОШУЄ КОНКУРС

на заміщення посад завідувачів кафедр (доктор наук, професор):
– математичних методів захисту інформації;
– прикладної фізики, яка буде вакантною з 25 червня 2008 року;
– загальної та неорганічної хімії.

на заміщення посад професорів кафедр (доктор наук, професор):
– інструментального виробництва;
– електропостачання, тимчасово зайнятої до проведення конкурсу.

на заміщення вакантної посади професора кафедри (доктор наук, професор) філософії.

на заміщення посад доцентів (доктор наук, кандидат наук, доцент), старших викладачів (кандидат наук), викладачів, асистентів, тимчасово зайнятих до проведення конкурсу по інституту, факультетах, кафедрах:

Видавничо-поліграфічний інститут

Кафедра технології поліграфічного виробництва
доцентів – 2
асистентів – 1

Інженерно-фізичний факультет

Кафедра високотемпературних матеріалів і порошкової металургії
асистентів – 1

Інженерно-хімічний факультет

Кафедра хімічного, полімерного та силікатного машинобудування
асистентів – 1

Фізико-математичний факультет

Кафедра загальної фізики та фізики твердого тіла
асистентів – 1

Факультет біотехнології і біотехніки

Кафедра біоінформатики
ст. викладачів – 1

Зварювальний факультет

Кафедра відновлення деталей машин
ст. викладачів – 1

Факультет менеджменту та маркетингу

Кафедра менеджменту
ст. викладачів – 2

Кафедра економіки і підприємництва
асистентів – 1

Факультет лінгвістики

Кафедра англійської мови технічного спрямування №1
викладачів – 4

Кафедра англійської мови технічного спрямування №2
викладачів – 7

Кафедра англійської мови гуманітарного спрямування №3
ст. викладачів – 2
викладачів – 3

на заміщення вакантних посад доцентів (доктор наук, кандидат наук, доцент), старших викладачів (кандидат наук) по інституту, факультетах, кафедрах:

Інститут енергозбереження та енергоменеджменту

Кафедра охорони праці, промислової та цивільної безпеки
доцентів – 1

Фізико-математичний факультет

Кафедра математичного аналізу та теорії ймовірностей
доцентів – 2

Приладобудівний факультет

Кафедра оптичних і оптико-електронних приладів
доцентів – 1

Хіміко-технологічний факультет

Кафедра фізичної хімії
ст. викладачів – 1

Інженерно-фізичний факультет

Кафедра металознавства і термічної обробки
доцентів – 1

Факультет лінгвістики

Кафедра англійської мови технічного спрямування №1
ст. викладачів – 2

Кафедра англійської мови технічного спрямування №2
ст. викладачів – 1

на заміщення посади доцента (доктор наук, кандидат наук, доцент), старших викладачів (кандидат наук), викладача у зв'язку з закінченням терміну контракту по факультетах, кафедрах:

Факультет менеджменту та маркетингу

Кафедра математичного моделювання економічних систем
доцентів – 1

Факультет лінгвістики

Кафедра англійської мови технічного спрямування №1
ст. викладачів – 1
викладачів – 1

Кафедра англійської мови технічного спрямування №2
ст. викладачів – 1

Кафедра англійської мови гуманітарного спрямування №3
ст. викладачів – 1

*Термін подання документів – місяць від дня опублікування оголошення.
Адреса: 03056, Київ-56, проспект Перемоги, 37, відділ кадрів, кімната 114.*

«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-іню»,
м. Київ, бульвар Лепсе, 4
Тираж 2000

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