

В.І. Корніков, студ., І курс, гр. ААГ-15-1, ФІМ
Науковий керівник – к.і.н., доц. М.Е. Кругляк
Житомирський державний технологічний університет

АРХИП ЛЮЛЬКА – БАТЬКО РЕАКТИВНОЇ АВІАЦІЇ

XX ст. подарувало людству цілу низку епохальних відкриттів, що зумовило небувалий раніше науково-технічний поступ. Багато новітніх досягнень науки і техніки дістали своє втілення, зокрема у становленні й розвитку авіації: «Конкорд», «Боїнг», «Антей», «Руслан», «Мрія» – майже фантастичні витвори людського генія. А ще прорив людини у космос. І тут світову ракетно-космічну й авіаційну науку і техніку прославляли представники українського народу. Згадаймо генерала Засядька – героя Вітчизняної війни 1812 р., українця з Чернігівщини Миколу Кибальчича, початківця романтичної епохи космонавтики Костянтина Цюлковського, що веде свій рід від Северина Наливайка, доктора медицини із Сімферополя Миколу Арендта, який ще 125 років тому обґрунтував ідею створення літака. А киянин Ігор Сікорський, якому належить пріоритет у створенні гелікоптерів. А киянин Дмитро Григорович, який ще в 1916-му створив перший у світі гідролітак-винищувач.

Поява перших літаків, що здійнялися в повітря на початку XX ст., зумовила інтенсивний розвиток таких дисциплін, як аеродинаміка, газодинаміка, науки про міцність конструкцій і матеріалів. Створюються конструкторські бюро з літакобудування, виникає потреба розроблення потужних двигунів. Цього вимагали світові обставини. Насувалася війна... По війні в ракетній промисловості бачимо на чільних напрямках самих українців: конструктор космічних систем Сергій Корольов, конструктор ракетних двигунів Валентин Глушко, винахідник крилатих ракет Володимир Чоломій, творець гордості радянських військових машин – ракет СС – Микола Будник, а ще конструктор двоконтурних турбореактивних авіаційних двигунів Архип Михайлович Люлька. Останній став піонером кардинально нового підходу у створенні авіаційних двигунів. Ще в 30-ті роки, коли швидкості військових літаків підійшли до межі 400–500 км/год, стало зрозуміло, що поршневий двигун повністю себе вичерпав. Це твердження висловив невідомий інженер Архип Люлька. Мало того, він запевняв, що може сконструювати двигун, який надасть літакам можливість літати з надзвуковою швидкістю і підніме їх до стратосфери. Це буде новий двигун – повітряно-реактивний.

Народився Архип Люлька в с. Саварка (тепер Богуславський район) на Київщині 23 березня 1908 р. в бідній селянській родині. Батько Архипа виріс у багатодітній родині. Повернувшись після солдатчини 1907 р., він одружився з багатодітною вдовою Олександрою Бебешко. До п'яти вдовиних дітей незабаром додалося ще троє спільних, найстаршим серед яких був Архип. У семирічному віці Архип залишився без матері, яка померла від тяжкої хвороби, і на руках батька залишилося восьмеро дітей. Батько хотів бачити своїх дітей освіченими, тому всі вони вчилися в сільській семирічній школі. У тяжкі роки громадянської війни, рятуючись від голоду, прийшли у Саварку викладачі київських вузів – математик Михайло Кравчук і поет Дмитро Загул. У 1919–1921 рр. Михайло Кравчук був викладачем і директором школи. Саме ці дві непересічні особистості прищепили любов селянським дітям до поезії й математики. Михайло Кравчук – видатний український математик, академік ВУАН з 1929 р., очолював Комісію математичної статистики в Академії наук, а в 1934–1938 рр. – відділ математичної статистики Інституту математики. Його праці зачіпали практично всі галузі математики; саме він розробив спосіб моментів для розв'язування лінійних диференціальних та інтегральних рівнянь. Дмитро Загул – поет-буковинець, з 1918 р. мешкав у Києві, брав активну участь у літературному русі. Після повернення з Саварки обіймав посаду наукового працівника в Академії наук. Заарештований в 1930 р., засланий до Сибіру, в Прибайкальський край. З 1935 р. доля його невідома. Саме ці викладачі підтримали сільського хлопця Архипа Люлька, адже після смерті матері через 5 років трагічно загинув батько. Архипу було 12. Опікуном над малолітніми дітьми став найстарший у родині – Антон Григорович Бебешко.

Згадував згодом Архип Люлька з теплотою і свою першу вчительку, яка працювала в церковно-приходській школі, Марію Калинівну Іщенко. По закінченні семирічки Архип Люлька навчався у профтехшколі в м. Біла Церква. А потім намагався вступити до Київського політехнічного інституту, але не пройшов за конкурсом. Він цілий рік напружено готувався і 1927 р. став студентом механічного факультету КПІ. За два роки стає студенткою сільськогосподарського інституту його землячка з Саварки, Галина Процак, а ще через рік молодята побралися. Після закінчення інституту Люлька стає аспірантом Харківського науково-дослідного інституту промислової енергетики. Дещо згодом він, не закінчивши аспірантури, йде працювати інженером-дослідником на Харківському турбінному заводі.

Незабаром Архипа Люлька за путівкою комсомолу посилають до Харківського авіаційного інституту, де він працює на кафедрі авіаційних двигунів. Спочатку молодий дослідник гадав створити паротурбінний двигун, але невдовзі він додумався використати для поступального руху тільки реактивну тягу від стисненого й нагрітого газу, що виривається назовні з величезною швидкістю. Його підтримує завідувач кафедри аеродинаміки ХАІ академік Григорій Проскура. Вчена рада інституту рекомендує

обговорити матеріали проекту з експертами в Москві. Люлька отримує підтримку і визнання професора Володимира Уварова, Комітету з винаходів, але справа реалізації ідеї турбореактивного двигуна на заводі не пішла. Тому Люлька попрямував у Москву до наркома авіаційної промисловості. На 13-й день домагань Люльки прийняти його нарком призначив зустріч на другу годину ночі. На запитання наркома, яку швидкість можна дістати за допомогою ТРД, Люлька відповів: 900 км/год. Нарком терміново скликав провідних фахівців, і на нараді Люльку призначають керівником проекту з ТРД і переводять до Ленінграда. Новий двигун – реактивний, без гвинта – обіцяв переворот в авіатехніці. Проте почалася війна. Люлька разом із групою спеціалістів, коли виникла загроза блокади Ленінграда, евакуюють на Урал. Частина креслень він евакуював, а частину закопав на Кіровському заводі. Він вірив, що згодом РД-1 все одно буде потрібний.

Доля була прихильною до Архипа Люльки. Спочатку він працював на Челябінському тракторному заводі, де вдосконалював повітроходи у танках. Проте за рік Наркомат озброєння і керівництво авіаційної промисловості знову повернулися до реалізації ідеї створення ТРД. Люлька терміново викликають до Москви, а звідти літаком перекидають до блокованого Ленінграда. На щастя, поталанило віднайти закопані креслення, вузли й агрегати ТРД. Роботи відновили і тривали вони згодом у невеликому містечку Білімбаї, а з 1943 р. – в Москві в Центральному інституті авіаційних двигунів. А ще через три роки Люлька очолює бюро з конструювання реактивних двигунів, і вже в липні 1946 р., за успішні стендові випробовування вітчизняного турбореактивного двигуна С-18 головного конструктора Архипа Люльку та його найближчих сподвижників Лусса, Козлова, Новикова, Тарасова було нагороджено орденами.

У лютому 1947 р. успішно пройшов державні випробування двигун ТРД-1. 16 травня 1947 р. вийшов указ Президії Верховної Ради СРСР про нагородження Архипа Люльки орденом Леніна. Оцінка пілотів-випробовувачів свідчила, що робота двигунів ТР-1 відрізняється від німецьких ЮМО і БМВ. Двигуни ТР-1 забезпечують надійний політ літака на всіх режимах швидкостей і на висотах до 9 тисяч м. Згодом конструкторське бюро Архипа Люльки працює над створенням двигунів ТР-2 і ТР-3, в 50-ті рр. з'являється авіаційний двигун АЛ-7, потім – АЛ-7Ф. Уперше реактивний двигун став носити ім'я свого творця.

1969 рік. Аеродром Ле Бурже біля Парижа. Після закінчення виставки в одній зі статей писалося: «На 29-му міжнародному салоні авіації та космонавтики була присутня численна радянська делегація (понад 200 осіб). Серед найвидатніших представників можна виділити генерального конструктора Архипа Люлька, спеціаліста у галузі військових реактивних двигунів. Незважаючи на те, що його ім'я не було відоме широким колам на Заході, немає сумніву в тому, що Люлька – один із найвидатніших спеціалістів-творців авіаційних двигунів».

Не забував Архип Люлька свій рідний край, приїжджав до Саварки, зустрічався із земляками. Не забував і рідної мови: в родині розмовляли лише українською. Вдячні земляки створили музей Архипа Михайловича.

Короткий огляд життєвого і творчого шляху Архипа Люльки дає можливість стверджувати, що це була видатна людина в історії авіації. Такі приклади переконливо доводять, що сильне прагнення людини досягти мети здатне впливати на розвиток здібностей і пошук сприятливих обставин для реалізації мрій. Відомий радянський академік С.І. Вавилов сказав: «Коли наука досягає якої-небудь вершини, з неї відкривається перспектива дальшого шляху до нових вершин, відкриваються нові дороги, якими наука піде далі». Ставши конструктором двоконтурних турбореактивних авіаційних двигунів, А.М. Люлька «піднявся» на одну з таких наукових вершин, щоб показати своїм співвітчизникам нові віхи формування авіаційної галузі.