

К.Т. Штеппа авторами книги характеризується найменше.

Однак, зазначені зауваження – це швидше напрями подальшого дослідження персоналії К.Т. Штеппи. Зокрема, цілком недослідженим на сьогодні є історіографічний доробок ученого. Це дослідження із загальної історії, історії релігії, української етнології, зарубіжної радянології та звичайно ж сходознавства – візантиністики й антикознавства елліністичної доби, найбільш цінної частини його наукової спадщини, написаної до методологічного зламу 1930–х років, а відтак – витримані в руслі передової на той час наукової традиції дослідження.

Головне ж, що можна сказати про монографію Ігоря Верби та Михайла Самофалова “Історик Кость Штеппа: людина, вчений, педагог” – автори першими познайомили читача з цілісною (хоча й не цілком завершеною) біографією ра-

ніше замовчуваного українського вченого – суперечливою, але яскравою; з неодмінними життєвими злетами, розчаруваннями, творчими досягненнями, гіркою втратою тощо.

Гадаємо, це не остання публікація, що стосуватиметься особи К.Т. Штеппи. Як правило в історіографії поява “сигнальної” персоналістичної розвідки завжди спричинює ланцюгову реакцію – заповнення лакун у біографії, введення до наукового обігу нових документів, переосмислення раніше дослідженого; врешті-решт – до нового, більш повного та більш якісного цілісного біографічного дослідження. Так було, наприклад, з по-статтю видатних українських істориків ХХ ст. Михайла Грушевського, Наталії Полонської-Василенко, Олександра Оглоблина; сподіваємося, що так буде і з по-статтю Костя Штеппи.

СТОРІНКИ ІСТОРІЇ АЕРОКОСМІЧНОГО ІНСТИТУТУ НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Шевченко Я.Д., Шевченко В.Г.
(Державний музей авіації)

Пророчі слова М.Жуковського про те, що людина злетить, спираючись не на силу своїх м’язів, а на силу свого розуму, підтверджено сучасним розвитком авіації та космонавтики.

Сучасний літак – унікальне творіння вчених, конструкторів, інженерів та робітників. Недаремно кажуть, що політ починається на землі.

Історія аерокосмічного інституту НАУ розпочалася з 1921 року, коли на механічному факультеті Київського політехнічного інституту була відкрита авіаційна спеціалізація. Інтерес у студентів КПІ до цієї спеціалізації був великий. Якщо у 1921 році на цій спеціалізації навчалось 14 студентів, у 1923 році – 32, то у 1929 році – 41 студент. На цій спеціалізації

пройшли перші роки навчання (1924 – 1926 рр.) в майбутньому видатного вченого, академіка, конструктора космічних кораблів, двічі Героя Соціалістичної праці, Лауреата Ленінської премії Сергія Павловича Корольова. Не виключено, що Корольов навчаючись на авіаційній спеціалізації мріяв про польоти в космос.

Потреба в кваліфікованих кадрах авіаційного напрямку вимагала збільшення кількості підготовки авіаційних інженерів. Це було вирішено на державному рівні у 1931 році, коли при Київському машинобудівному інституті (КМІ) був відкритий авіаційний факультет. Факультет проводив підготовку спеціалістів з літакобудування, моторобудування, аеродромних споруд та експлуатації літа-

ків і двигунів. Авіаційний факультет КМІ підпорядковувався Всесоюзному об'єднанню Цивільного повітряного флоту. За три роки факультетом було підготовлено 106 спеціалістів [1]. Така кількість спеціалістів не влаштовувала зростаючі потреби авіаційної галузі, яка інтенсивно розвивалась.

25 серпня 1933 р. Постановою Ради Народних Комісарів Союзу РСР було створено Київський авіаційний інститут (КАІ) на базі авіаційного факультету КМІ. Начальника навчальної частини КМІ М.С.Королько призначили виконуючим обов'язки начальника КАІ. У різні роки інститут очолювали: В.М.Подпорінов (1933-1934), Д.В.Глінчук (1934-1935), Н.І.Таранюк (1935-1936), М.Г.Горчаков (1936-1941). Створеному інституту було передано одне із приміщень Київського машинобудівного інституту по вул.Леніна 51 (зараз вулиця Богдана Хмельницького). Гуртожитки, виробничі майстерні були розташовані на території КПІ. Кафедри інституту були укомплектовані штатними викладачами, серед них: 1 академік, 6 професорів, 15 доцентів та 29 асистентів. Кафедру математики очолив академік АН УРСР Кравчук М.П., кафедру моторів очолив професор Ланге А.П., кафедру фізики професор Штрум Л.Я., кафедру електротехніки професор Наумов А.Л., кафедру технології металів та дерева професор Кучугуренко, кафедру деталей машин професор Шульц, кафедру теоретичної механіки професор Штаерман І.Я. Для проведення занять додатково залучались викладачі з інших інститутів м. Києва, серед них: 9 професорів, 13 доцентів, 18 асистентів. На початок навчального року було організовано 8 лабораторій та 12 кабінетів [2]. До навчання в КАІ, яке розпочалось 15 вересня 1933 р., приступили 898 студентів старших курсів, які були переведені з авіаційного факультету КПІ, та 142 студенти з нового набору. З березня 1933 р. Постановою Президії Центрального Ви-

конавчого Комітету СРСР інститут змінив назву на «Київський авіаційний інститут ЦПФ ім. К.Є. Ворошилова». У 1934/35 навчальному році на підставі розпорядження УНЗ від 19.05.1935 р. факультети моторобудування, літакобудування та відповідні спеціальності з 1.06.1935 р.були ліквідовані. Це було пов'язано з тим, що від Аерофлоту до Наркому авіаційної промисловості були передані авіаційні заводи з виробництва літаків та двигунів. В інституті залишилось два факультети: загально-технічний та експлуатаційно-технічний.

У 1934 р. в КАІ було створено навчальний льотний загін (НЛЗ), до якого входили планерна та парашутна секції. На літаках НЛЗ для всіх студентів інституту, починаючи з третього курсу, проводились ознайомлювальні польоти. Із студентів 4-5 курсів, які за станом здоров'я відповідали вимогам льотної роботи, комплектувались групи «учльотів» для підготовки пілотів. Тренувальні та ознайомчі польоти проводились на аеродромі, який розташовувався до 1941р. біля м. Бровари [3].

1937/38 навчальний рік для КАІ ім. Ворошилова був складним у зв'язку з його розформуванням та наступним відновленням. Відновлений КАІ у своєму складі мав один факультет – технічної експлуатації, до якого входило 19 кафедр, з них 14 загальноосвітніх та загально-технічних, і 5 спеціальних. Станом на 1 січня 1941 р. в інституті навчалось 289 студентів. Всього за довоєнні роки інститут підготував 810 інженерів [4].

Після оголошення про напад фашистської Німеччини на Радянський Союз, згідно вимог воєнного часу, із студентів інституту було сформовано два батальйони. Один батальйон студентів-авіаторів виконував завдання з будівництва оборонних споруд у передмісті Києво-Святошина та по річці Ірпінь. Другий батальйон брав участь у будівництві понтонного мосту через Дніпро. Із спів-

робітників інституту були сформовані команди, які виконували роботи оборонного значення, а також під керівництвом викладача Подчасова П.Г. займалася підготовкою до евакуації майна інституту. 9-го липня 1941 р. надійшло розпорядження за підписом начальника Аерофлоту Молокова В.С. про консервацію інституту, студентів направили до Харківського військово-технічного училища, а частину співробітників, матеріально-технічну базу інституту евакуювали до м. Актюбінська Казахської РСР. У м. Харкові студентів розподілили в навчальні заклади Військово-Повітряних Сил Червоної армії. 11 липня, згідно наказу № 87 начальника інституту Миколи Гавриловича Горчакова, із 219 осіб постійного складу до м. Актюбінська направлялось 32 особи спеціальних кафедр.

У Києві на чолі з начальником об'єкту (КАІ) Іванцем П.П. були залишені 12 осіб для забезпечення евакуації майна інституту, а інших було звільнено. 17 вересня 1941 р. о 23 годині було віддано наказ про евакуацію Київської оборонної групи військ Південного фронту Червоної армії. У складних умовах воєнного часу до м. Актюбінська надійшло 4 платформи та 9 вагонів завантажених евакуйованим майном інституту [5]. Наказом головного управління ЦПФ від 20 вересня 1941 р., на базі евакуйованого до м. Актюбінська інституту, була організована технічна навчальна ескадрилья № 46, командиром якої було призначено Подчасова Павла Гавриловича. Ескадрилья підпорядковувалась Головному управлінню ЦПФ і готувала молодших авіаційних спеціалістів (техніків) з технічної експлуатації літаків У-2 і П-5. У жовтні 1942 р. 46-ту навчально-технічну ескадрилью було переведено до м. Чарджоу, та змінено назву на «Школа технічного складу ЦПФ». Школа функціонувала в м. Чарджоу до кінця квітня 1944 р. та готувала спеціалістів ЦПФ, фронто-

вих частин ЦПФ і ремонтних баз. У квітні 1944 р. розпочалась підготовка до передислокації школи в Київ. Прибувши до Києва, колектив працівників школи своїми силами відремонтував приміщення колишнього гуртожитку КАІ по вул. Польовій, 103. У січні 1945 р. розпочали заняття перші чотири групи курсантів. Випускники школи направлялись до діючих частин Військово-Повітряних Сил і Аерофлоту. Школа, як навчально-технічний заклад ЦПФ продовжувала свою роботу до лютого 1947 р.

12 лютого 1947 р. Міністр вищої освіти СРСР і начальник ГУ ЦПФ при Раді Міністрів СРСР підписали наказ про відновлення діяльності Київського інституту ЦПФ та про розформування Київської школи технічного складу.

У повоєнні роки інститут, а потім університет очолювали: Подчасов П.Г. (1947-1953), Голего М.Л. (1954-1975), Аксьонов О.Ф. (1975-1988), Назаренко П.В. (1988-1998), Бабак В.П. (1998-2007), Кулик М.С. – 2007 р.

У 2003 році, у зв'язку з реорганізацією структурних підрозділів НАУ, механічний факультет був перейменований в аерокосмічний факультет НАУ. У 2004 р. на базі аерокосмічного факультету НАУ був створений Аерокосмічний інститут НАУ, який очолив Шмаров В.М. До складу інституту увійшли два факультети: факультет літальних апаратів та механіко-енергетичний факультет.

Фахівців з виробництва технічного обслуговування та ремонту літаків, авіаційних двигунів, фахову підготовку пілотів літаків цивільної авіації готували в минулому на механічному факультеті КАІ, а сьогодні в аерокосмічному інституті НАУ.

ЛІТЕРАТУРА

1. Державний архів м. Києва, ф. Р-341, оп. 1, од. зб. 23.
2. Там само, од. зб. 22.
3. Там само, од. зб. 29.
4. Там само, од. зб. 26.