



Державна науково-технічна бібліотека України

03680, МСП, м. Київ-150, вул. Антоновича, 180

Телефон для довідок: (044)529-42-04

Тел. (044)528-23-24 факс 529-43-92

mail: [gntb@gntb.gov.ua](mailto:gntb@gntb.gov.ua) [Http://gntb.gov.ua](http://gntb.gov.ua)

### Інформаційне повідомлення

**6-28 березня 2018 р.** в Державній науково-технічній бібліотеці України пройдёт тематична виставка видань з фонду Бібліотеки, присвячена **110-річчю від дня народження**

### Архипа Михайловича Люльки (1908—1984)

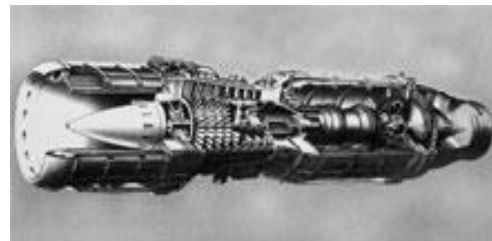
Генерального конструктора авіаційної техніки СРСР, академіка АН СРСР, Героя Соціалістичної Праці, лауреата Ленінської та державних премій



### УКРАЇНЕЦЬ, КОТРИЙ ПІДНЯВ ЗЕМЛЯН У НЕБО

**ЛЮЛЬКА Архип Михайлович** (10(23).03.1908–01.06.1984)

Народився в селі Саварка (нині село Богуславського р-ну Київ. обл.) в багатодітній селянській родині. Навчався в сільській школі, де під час громадянської війни директором був математик (майбутній академік) М.Кравчук. Закінчив ремісниче училище в м. Біла Церква (1925). За наполяганням М.Кравчука вступив до механічного факультету Київського політехнічного інституту. 1931 закінчив інститут за фахом "турбобудування". Того ж року зарахований аспірантом Харківського НДІ промислової енергетики. Водночас працював інженером-дослідником Харківського турбінного заводу. 1933–1939 викладав на кафедрі авіадвигунів Харківського авіаційного інституту. Запропонував проект першого турбокомпресорного повітряно-реактивного двигуна. 1939 його з групою однодумців було переведено до СКБ-1 Кіровського заводу (м. Ленінград, нині м. Санкт-Петербург), Люлька став там технічним керівником проекту турбореактивного двигуна (ТРД) для швидкісного бомбардувальника. 1941 одержав авторське свідоцтво на винахід схеми двоконтурного ТРД зі змішуванням потоків (за цією схемою від 1970-х рр. й досі будують абсолютну більшість ТРД). 1941–1942 Люлька з його творчою групою евакуювали до Челябінського тракторного заводу, там вони удосконалювали повітроходи у танках. 1942–1943 керував проектом реактивного двигуна в дослідно-конструкторському бюро (ДКБ) заводу № 293 (сmt Білімбаї Свердловської обл., потім – м. Хімки Моск. обл., РФ). 1943–1944 був начальником лабораторії з вивчення й розробки реактивних двигунів Центрального інституту авіаційних двигунів (м. Москва). 1944–1946 – начальник відділу турбореактивних двигунів НДІ-1. Від 30 березня 1946 працював головним конструктором у створеному ним же ДКБ-165 (з 1967 – ДКБ "Сатурн"). За його безпосередньою участю та під його керівництвом створений перший радянський ТРД (ТР-1), що успішно пройшов державні випробування (1947). У подальшому під його керівництвом було створено низку ТРД, використаних на літаках П.Сухого, С.Іллюшина, Г.Берієва, А.Туполева. Загалом, двигунами конструкції Люльки було оснащено тисячі літаків ВПС СРСР, України, Росії та десятків країн світу. Водночас 1950–1960 викладав в Московському авіаційному інституті (з 1954 – професор). Від 1957 був генеральним конструктором авіаційної техніки. 1958 йому присуджено вчений ступінь доктора технічних наук. Від 1967 – голова Комісії АН СРСР з газових турбін. Створив (1959–1975) рідинний ракетний двигун Д-57 і його модифікацію з висувним соплом Д-57М на криогенних компонентах (рідкий кисень + рідкий водень); Д-57 був призначений для місячного ракетно-космічного комплексу Н-1 і пройшов весь



комплекс необхідних випробувань. 1981 під його керівництвом були розпочаті роботи зі створення двигунів для універсальної космічної системи "Енергія" з кораблем багаторазового використання "Буран" (15 листопада 1988 система "Енергія"–"Буран" з цими двигунами здійснила успішний політ у космос). З двигунів наземного призначення конструкції Люльки масово виготовлялися АЛ-31СТ (нині застосовується як енергопривід газоперекачувального агрегату на газопроводах ВАТ "Газпром" та в РАТ "ЄЕС Росії"). Люлька зробив вагомий внесок і у розв'язок низки теоретичних проблем, зокрема, визначив межі застосування турбореактивного двигуна щодо максимальних швидкостей польоту, обґрунтував переваги осевих компресорів перед відцентровими, вперше ввів поняття коефіцієнта відновлення тиску повітря у вхідному пристрої силової установки літака з турбореактивним двигуном. Розробив метод розрахунку ККД газової турбіни з врахуванням вихідної швидкості газів, увів поняття повного польотного ККД турбореактивного двигуна, розробив теорію та запропонував метод розрахунку високошвидкісних характеристик двигуна.

Лауреат Державних премій СРСР (1948, 1951), Ленінської премії (1976).

Похований на Новодівичому кладовищі у м. Москва.

У Києві на стіні біля входу в Державний музей техніки (розташований на території Національного технічного університету «Київський політехнічний інститут» **Архипу Михайловичу Люльці** встановлено меморіальну дошку. Також за головним корпусом КПІ на алеї видатних вчених йому встановлено пам'ятник.



**В експозиції:** наукові збірники, періодичні видання про життя і творчість видатного вченого, авторські свідоцтва.

**Запрошуємо відвідати нашу виставку!**