

## АРХИП ЛЮЛЬКА – ВЕЛИКИЙ КОНСТРУКТОР ІЗ МАЛЕНЬКОГО УКРАЇНСЬКОГО СЕЛА

**Курганська В.І., Братусь Т.І.**

*Національний технічний університет України,  
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»  
Україна, 03056, м. Київ, пр. Перемоги 37  
e-mail: [tatjana.bratus@gmail.com](mailto:tatjana.bratus@gmail.com)*

Архип Михайлович Люлька – один із найвідоміших випускників КПІ, якому 23 березня 2023 р. виповнилося 115 років від дня народження. Він був Генеральним конструктором авіаційних двигунів, академіком АН СРСР (1968 р.), депутатом Верховної Ради СРСР, Героєм Соціалістичної Праці (1957 р.), лауреатом Ленінської та Державних премій СРСР, кавалером багатьох орденів СРСР. 1941 р. Люлька вперше у світі запропонував схему двоконтурного турбореактивного двигуна (ТРД), яка є основною схемою сучасних ТРД.

Архип Люлька народився 23 березня 1908 року в селі Саварка (нині Богуславського району Київської області) у багатодітній селянській родині. Батько, ветеран російсько-японської війни 1904-1905 рр., після повернення з Далекого Сходу одружився з удовою Олександрою Бебешко, в якій вже було п'ятеро дітей. У новому шлюбі народилися ще троє, Архип Михайлович був наймолодшим серед них. Хлопець у 12 років залишився сиротою. Коли йому було сім років, померла мати, а через п'ять років унаслідок нещасного випадку загинув батько. Освіту Архип отримувач у сільській семирічній школі, де протягом певного часу директором був математик Михайло Кравчук – майбутній вчений світового рівня, репресований у сталінські часи. Від самого початку у хлопця склалися приязні стосунки зі своїм вчителем.

Після закінчення білоцерківського ремісничого технікуму він вступив на механічний факультет Київського політехнічного інституту. Математику викладав йому Михайло Кравчук. Люлька деякий час через матеріальну скруту навіть жив у його квартирі. У 1930 р. Архип Люлька одружився зі своєю односелицею Галиною Процак, яка тоді теж навчалася в Києві, у сільськогосподарському інституті. У шлюбі народилися сини В'ячеслав і Володимир, донька Лариса.

Після успішного завершення КПІ Архипа направили до аспірантури Харківського науково-дослідного інституту промислової енергетики. Далі він почав викладати на кафедрі авіаційних двигунів у новоствореному Харківському авіаційному інституті (нині – Національний аерокосмічний університет імені М. Є. Жуковського «Харківський авіаційний інститут»).

Саме там він ще у 1937 р. запропонував замінити поршневі двигуни, які дозволяли літакам розвивати швидкість щонайбільше 500-600 км/год, новою розробкою – турбокомпресорним повітряно-реактивним двигуном.

Проект отримав назву РТД-1. Він був розрахований на швидкість до 900 км/год. Але в Харківському авіаційному інституті його заблокували. Новий двигун потребував жароміцних сплавів, нового палива та нетрадиційних способів його спалювання, нової конструкції компресорів і турбін. Наполегливість – одна з рис характеру А.М. Люльки. Через майже два тижні очікування інженер А.М. Люлька у Москві потрапив на прийом до наркома (міністра) авіапромисловості, щоб представити свій проект. Після прийому і наради фахівців у наркома А.М. Люльку призначають керівником проекту по ТРД і перевели з Харкова до Ленінграда в конструкторське бюро при Кіровському заводі, де він здійснив свій проект.

1938 р. Михайла Кравчука заарештували за сфабрикованим звинуваченням у «буржуазному націоналізмі» та «шпигунстві», а 1942 р. він помер поблизу Магадана. Родину репресованого академіка позбавили житла як родичів «ворога народу». Архип Люлька в цей тяжкий час підтримував їх матеріально, рятуючи від голоду.

У роки II світової війни роботи над турбореактивним двигуном на деякий час було призупинено. Пріоритетним вважалося масове й швидке виробництво поршневих двигунів. До випробувань справа дійшла тільки на початку 1945 р., коли Німеччина та Велика Британія вже масово застосовували бойову реактивну авіацію, а Радянський Союз суттєво відстав за цим напрямком, не маючи на фронті жодного реактивного літака.

30 березня 1946 р. вийшов наказ про заснування двигунобудівного конструкторського бюро № 165 під керівництвом Архипа Люльки. Розроблені ним двигуни пішли в серійне виробництво під назвою АЛ – «Архип Люлька». Вони встановлювалися на літаки конструкції Павла Сухого, Сергія Ільюшина, Андрія Туполева, Георгія Берієва. 12 липня 1957 р. «за видатні заслуги в галузі створення нових зразків авіаційної техніки» Архипу Люльці було присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці, а наступного року – присуджено вчений ступінь доктора технічних наук.

Вершиною конструкторської діяльності Архипа Люльки став високотемпературний турбореактивний двигун із форсажними камерами АЛ-31Ф. Він встановлений на винищувачах четвертого покоління Су-27, які й нині перебувають на озброєнні Повітряних сил України.

Архип Люлька – великий вчений та інженер, який вмів зазирати в майбутнє. Майже 40 років його немає, а модифіковані двигуни АЛ-31,

розроблені під його безпосереднім керівництвом, застосовуються в найсучасніших літаках.

Хоча Архип Люлька мешкав у Москві й був представником найвищих прошарків «технічної інтелігенції» СРСР, він завжди дбайливо підтримував зв'язки з Україною. На його робочому столі можна було знайти передплачену українську пресу, на стіні кабінету висіли портрети Тараса Шевченка й Михайла Кравчука, сам Люлька часто спілкувався українською мовою із візитами.

Архип Люлька пішов із життя 1 червня 1984 р. від раку легенів. На території КПІ та в рідній Саварці йому встановлено пам'ятники.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Шендеровський В. Вчені України у світовій науці. Київ: ВД “Простір”, 2019, с.427- 431.
2. Енциклопедія сучасної України / ред. кол.: І. М. Дзюба [та ін.] ; НАН України, НТШ. — К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2017. — Т. 18 : Лт — Малицький. 711 с.