

УДК 82-94(082)

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-312-8-2>

ТРИФОН БАШТА. СХОДИНКИ ЖИТТЯ

О. Т. Башта

кандидат технічних наук, доцент, професор
Національного авіаційного університету

ORCID: 0000-0002-3446-9187

olena.bashta@npp.nau.edu.ua

В статті показано основні етапи життя всесвітньо відомого українського вченого, засновника вітчизняної наукової школи промислової гідравліки Башти Т. М. (1904–1987).

Ключові слова: Башта Т. М., наукові праці, наукова школа, гідравлічні системи та агрегати, машини та авіабудування, літальні апарати.

Olena Bashta. TRYFON BASHTA. STEPS OF LIFE

The article shows main life stages of the worldknown Ukrainian scientist, the founder of the scientific school of industrial hydraulics Bashta T. (1904–1987).

Keywords: Bashta T., science practices, scientific school, hydraulic systems and units, machine and aircraft building, aircrafts.

Постановка проблеми. Розглянути основні етапи життя відомого українського вченого Т. М. Башти.

Мета дослідження. Показати місце Т. М. Башти у розвитку вітчизняного авіа та станкобудування.

Виклад основного матеріалу. Наша розповідь — про заслуженого діяча науки і техніки України, лауреата Державної премії СРСР, Головного конструктора СРСР I ступеня, нагородженого орденами Вітчизняної війни, Жовтневої Революції, Трудового Червоного Прапора, Дружби народів і багатьма медалями професора Трифона Максимовича Башту.

«Трифон Башта — механік, інженер-конструктор, інженер-підполковник, вчений, педагог. Фундатор вітчизняної наукової школи промислової гідравліки. Провідний конструктор зі створення гідравлічних систем. Дві стратегічні галузі — верстатобудівна та авіаційна своїм прогресом певного мірою зобов'язані саме йому». Це слова з анотації до статті про Трифона Башту, яку було надруковано в довіднику «Народжені Україною. Золоті імена України». І ці кілька рядків повністю розкривають сенс життя Трифона Башти.

Трифон Максимович Башта народився у 1904 році на козачому хуторі Чижики Полтавської губернії в родині багатодітного коваля.

Батьком Трифона був козак Башта Максим Сімеонович, мати — козачка Ведмідь Параска Митрофанівна. Максим Башта був ковалем і майстром, відомим далеко за межами хутора. Саме він прищепив Трифонові на все життя любов до механіки.

Доглядала сина коваля його старша сестра, а коли настав час їй йти до школи, взяла і малого Трифона з собою. Чотирирічний Трифон пішов у сільську школу разом зі своєю старшою сестрою, а у вісім — успішно закінчив її.

У 1914 році Максим Башта зафрахтувався слюсарем-механіком на Середньоазіатську залізницю. Разом з родиною, що на той час нараховувала десятеро дітей, він переїжджає до Ашхабада. Тут Трифон спочатку закінчує церковно-приходську школу, а згодом — технічне залізничне училище.

Цікавий ашхабадський період життя сім'ї Башти. Після революції батька Трифона Максимовича Башти, як найбільш прогресивного представника робочого та селянського класу одночасно, призначають директором залізничного клубу. Сім'я переїжджає в клуб, де їм виділили приміщення для проживання. В цей час діти починають активно долучатися до культури: вчать гри на різних музичних інструментах, приймають участь у гуртках, організованих при клубі [1].

Вісімнадцятирічним юнаком він починає працювати помічником, а згодом і машиністом потягу. Трифон Максимович згадував, що в той час траплялося чимало курйозів, пов'язаних з його молодістю і занадто юним виглядом. Машиніст, у ті часи,

вважався фігурою солідною та вельми шановною і працівники залізниці, зазвичай, не вірили, що юнак у такому віці може бути машиністом потягу. І це врятувало йому життя. В той час ще діяли банди басмачів, які часто чинили напади на потяги. Одного разу, щоб зупинити потяг, грабіжники увірвалися на паровоз і хотіли розстріляти машиніста. Не знайшовши його вирішили, що той утік, а на переляканого хлопчиська у паровозній будці, а це був Трифон, не звернули увагу і не стали витратити на нього кулю [1].

У ті часи у приєднаній насильницьким чином до РСФСР Туркменській республіці наростало невдоволення політикою більшовиків, яке автоматично переносилося на все російське населення, загрожуючи масовою різаниною. Один з близьких друзів Трифона, туркмен за національністю, попередив його про таку небезпеку. Родина вчасно сховалась і тільки завдяки цьому всі залишилися живими.

Налякана страшними подіями, родина Башти у 1923 р. повертається на рідний український хутір. їхали, як би мовити, з комфортом — у персональній теплушці, де везли дві найдорожчі речі — строкату корову і німецький рояль, якими був премійований Максим Башта за відмінну роботу на культурній ниві. Пізніше, під час голодомору 1933 р., цей рояль допоміг вижити частині сім'ї, яка залишилася в Україні — його обміняли на продукти. А поки що рояль зайняв усю кімнату в хаті і коли Трифон, уже працюючи у Великих Бубнах, відвідував батьків, то спати йому доводилось саме на ньому.

Окремо варто згадати про ставлення Трифона Максимовича до комуністичної партії, яка була невід'ємним супутником всього його життя, як практично кожної людини того часу.

Ще навчаючись в Ашхабадському залізничному училищі, яке було осередком партійної роботи у місті, Трифон захоплюється ідеєю «світлого майбутнього і рівності» і вступає спочатку в комсомол, а потім і в партію. «Це були роки безкомпромісного і бездумного служіння революції» — згадував Трифон Башта.

Мало хто знає, що на Україні в той час існувало дві комуністичні партії — Українська комуністична партія

більшовиків (УКПБ) і Всесоюзна комуністична партія більшовиків України (ВКПБУ). Саме в УКПБ, не розбираючись в різних політичних тонкощах і подав документи для постановки на облік Трифон, коли приїхав з Ашхабаду. На щастя друзі порадили йому перевести документи у Всесоюзну комуністичну партію більшовиків України, що Трифон і зробив.

І треба сказати, що зробив він це своєчасно, бо незабаром УКПБ була знищена російською більшовицькою владою, яка на той час вже панувала в Україні, практично разом з усіма її членами.

Після повернення в Україну бажання вчитися далі не залишає Трифона. У 1924 році він вступає спочатку на робітфак Київського інституту народного господарства, а потім до Київського політехнічного інституту. Однак і тут він поєднує роботу і політику — на старших курсах завідує відділом освіти в Жовтневому районі міста Києва.

Трифон Максимович згадував, що в ті роки він щиро вірив в ідеї партії. Проте поступово, з віком, він почав сумніватися в правильності комуністичної ідеї і способах її досягнення. Остаточно віру в партію Трифон Максимович втратив у 1933 році — році страшного голодомору в Україні. Приїхавши із ситої, благополучної Москви до Києва, він почув розповіді очевидців про те, що відбувається і сам побачив пухлі від голоду трупи, що лежали у парку Київського політехнічного інституту, де жили батьки його дружини. Першим його пориванням було бажання здати партійний квиток, але розсудливість переважила емоції і він погодився з доводами молодої дружини, яка чудово розуміла наслідки такого кроку і умовляла не робити цього [1].

Ну, а зараз повернемося до молодого Трифона, який вчиться, займається політикою, плюс до всього на старших курсах працює заступником декана факультету КПІ (рис. 1, див. с. 33). В цей час (1930 рік) він знайомиться зі своєю майбутньою дружиною — студенткою механічного факультету КПІ Галею Вовк (рис. 2, див. с. 33).

Активна студентка, яка займає перші місця на змаганнях зі стрільби, лиж, велосипедного спорту відразу підкорює Трифона.

І тут, під час залицання за Галею, Трифон проявляє небачену, на ті часи, мужність. Справа в тому, що батька Галі, Прокопа Федоровича Вовка, професора КПІ, декана факультету сільгоспмашин (на базі якого згодом буде створено Національну сільськогосподарську академію України) звинувачують в націоналізмі і шкідництві та заарештовують в 1929 році під час першої хвилі антинаціональної кампанії в Україні. «Шкідництво» професора Вовка П. Ф. було в тому, що він створював тукові сіялки та активно пропагував їх, бо тук в Україні використовувався дуже мало.



Рисунок 2 —

Галина Прокопівна Вовк —
дружина Т. М. Башти



Рисунок 1 — Т. М. Башта —
випускник КПІ (1930 р.)

Сім'я Вовк миттєво опиняється в глухій ізоляції — друзі та знайомі переривають всі контакти з нею. Переривають всі, крім Трифона, який навіть будучи співробітником райкому партії, продовжує зустрічатись з Галею і годинами простояє разом, а інколи і замість неї на тюремному дворі в черзі з передачею для Прокопа Федоровича.

Весь цей час дружина Прокопа Федоровича Олександра Яківна, оббиваючи пороги різних кабінетів, марно намагається зняти звинувачення з чоловіка. На щастя сім'ї у центральній газеті більшовиків «Правда» з'являється стаття про необхідність застосування тука в Україні.

Використовуючи цю статтю дружина Прокопа Федоровича, доводить абсурдність звинувачення і Прокіп Федорович повертається додому. На жаль подальша доля Прокопа Федоровича сумна. Через деякий час його знову заарештовують і він гине десь на півночі в Гулагівських таборах. А поки що доля Трифона та Галі вирішена — батьки Галі дають згоду на їхній шлюб. Незабаром Трифон везе молоду дружину на хутір знайомитися зі своїми батьками.

У 1930 році Трифон закінчує КПІ і його призначають професором, завідувачем кафедри «Механічна технологія металів». Одночасно з роботою він вчиться в аспірантурі КПІ на кафедрі механічної технології.

У 1931 році Трифона Максимовича Башту направляють до Москви в Інститут Червоної Професури (ІЧП) при ЦК ВКП(б), який готував політичну і технічну еліту країни.

Багато хто з відомих політичних діячів Радянського Союзу вийшов з цього навчального закладу. Перед Т. М. Баштою постає вибір — політика чи техніка, і він без вагань вибирає техніку.

Розповідають, що ще у студентські роки на одному з Київських заводів він побачив придбаний за золото американський верстат з новинкою — гідроприводом. Чи вплинуло саме це на його подальшу спеціалізацію, сказати важко, але саме у вітчизняній верстатобудівній промисловості Т. М. Башта став засновником широкого впровадження гідравліки.

Починаючи з 1933 р., ще слухачем в ІПЧ, Трифон Максимович починає займатися новою на той час спеціальністю — гідравлічними і пневматичними приводами. Вже у 1933 р. в журналах «Орга — інформація» і «Станки и инструмент» з'явилися його перші публікації з цих питань. Спеціальність, якій присвятив себе Трифон Максимович, потребувала ґрунтовних знань з математики, і він екстерном закінчує механіко-математичний факультет Московського державного університету.

Після закінчення в 1934 році ІЧП Трифон Башта починає працювати в верстатобудівній промисловості — він створює і очолює бюро гідравлічних передач в науково-дослідного інституту металорізальних верстатів (м. Москва), яке було піонером

в області наукових досліджень і конструкторських розробок гідроприводів у вітчизняній промисловості.

У 1935 році Трифон Башта обирається Вченим секретарем технічного відділення Академії Наук СРСР. Головою технічного відділення, в той час, був академік С. А. Чаплигін, «другий, після Жуковського батько російської авіації», як казав Трифон Максимович. Їх знайомство відбулося ще під час навчання Трифона Максимовича в Інституті Червоної Професури. Допитливість, цілеспрямованість молодого Трифона Максимовича підкорили маститого академіка. Він уважно стежить за роботою Трифона Максимовича, всіляко підтримує його як молодого вченого.

У 1935–1936 роках під керівництвом Т. М. Башти було створено перший вітчизняний завод з виробництва гідравлічних приводів. Трифон Максимович відбуває у тривале відрядження в Харків, де стає організатором і першим директором заводу «Гідравлічних приводів».

Варто зазначити, що і Всесоюзний дослідний інститут «Гідропривід» — провідний центр розробки систем машинобудівного гідроприводу, що з'явився в місті Харкові пізніше, було створено за ініціативою Трифона Максимовича.

1936 рік був для Трифона Максимовича дуже результативним. Вийшла друком його відома монографія «Гидравлические приводы и механизмы металлорежущих станков» — перша фундаментальна праця у цій галузі, що стала теоретичним і практичним посібником для цілого покоління верстато-будівників.

Завідувач кафедри верстатів Московського машинобудівного інституту ім. Е. М. Баумана, професор П. Кондратов, якому видавництво доручило прорецензувати книгу молодого вченого, так написав у своїй рецензії:

«Автором дана методика расчета гидроприводов, появляющаяся впервые в систематизированном виде. Насколько мне известно, в Германии, кроме монографии Тома о расчете гидропривода и небольшой книжки Прегера и ряда журнальных статей, не имеется капитальной работы по гидроприводам, так что труд инженера Башты является пока едва

ли не единственным, исчерпывающе дающим теорию, расчет и конструкции гидроприводов. Таким образом, труд инженера Башты кладет начало серьезному изучению гидроприводов, столь необходимых для станкостроения. На основе этого труда советское станкостроение может быть поставлено на научную базу в области гидрофикации станков».

Комісія АН СРСР під головуванням академіка С. О. Чаплигіна одностайно приймає рішення присвоїти Трифонові Максимовичу Башті ступінь доктора технічних наук без захисту дисертації.

Весь московський період життя Трифона Максимовича вражає якоюсь винятковою працездатністю, яка перевищує людські можливості.

Ще будучи слухачем ІКП, Трифон Максимович у 1932 р. був призначений відповідальним редактором журналу «Оргинформация», а згодом (аж до арешту) займає посаду заступника відповідального редактора журналу «Станки и инструмент». Це були важливі науково-технічні журнали того часу.

Можна лише дивуватися, як тільки у Трифона Максимовича вистачало часу і сил ще й на педагогічну роботу. Адже він поєднує навчання в ІКП, навчання на механіко-математичному факультеті Московського державного університету, редакторську роботу у двох журналах, посаду доцента у механіко-машинобудівному інституті ім. Е. М. Баумана, посаду доцента, а з 1935 року — професора Московського верстатобудівного інституту. І скрізь він пропагує можливості та переваги гідроприводів — новітнього напрямку в техніці. Завдяки зусиллям Т. М. Башти в навчальні плани обох інститутів вводиться нова дисципліна — «Гідропривід».

Пізніше, після закінчення ІКП, він поєднує роботу в Експериментальному науково-дослідному інституті металорізальних верстатів, роботу в Академії наук СРСР, редакторську роботу у двох журналах з викладацькою роботою в двох інститутах, а паралельно з усім цим постійно працює над черговою книгою.

В ці роки в Москву переїжджає сім'я дружини Трифона Максимовича. Налякана новими арештами і посиленою антинаціональною компанією в Україні, родина П. Ф. Вовк облаштовується

в столиці. Прокіп Федорович наївно вважав, що український комітет державної безпеки (КДБ) не зможе його знайти у Росії.

Кілька років обидві родини плідно працюють на благо Батьківщини. У 1937 р. виходить з друку наступна книга Башти «Основы расчетов и выбор гидравлического привода».

І от починається нова смуга випробувань для всієї країни і, зокрема, для родин Т. М. Башти і П. Ф. Вовк — чергова, але вже масова хвиля репресій. Настає час, коли майже кожний, хто піднявся на певну сходинку громадського життя і залишився чесною людиною, не міг почувати себе у безпеці.

У 1937 році в одній з центральних газет виходить похвальна стаття про професора П. Ф. Вовка. Збентежений Прокоп Федорович, прийшовши додому, починає збирати валізу з теплими речами — він впевнений, що після такої публікації його чекає арешт. Молодий Трифон, який ще не зовсім усвідомив, що відбувається в державі, вважає, що Прокоп Федорович перебільшує небезпеку. Проте через деякий час Прокопа Федоровича заарештовують і за абсурдним звинуваченням Наркомату внутрішніх справ України засуджують на 10 років ув'язнення в концентраційних таборах.

Рідні більше ніколи не побачать Прокопа Федоровича — він помер у концтаборі біля північного міста Медвеж'єгорськ, куди його перевели на початку війни.

Молодий Трифон усе ще не може повірити в те, що арешти і репресії набули масового характеру, припускаючи, що тестя заарештували за якесь необережне висловлювання проти радянського режиму. І коли через деякий час заарештували його, дружина з гіркотою встигає запитати: «Ти теж сказав щось не те?».

Під час арешту у Трифона Максимовича вилучають колекцію мисливських рушниць, яку він ретельно збирав роками — і от уже готове абсурдне звинувачення — готував замах на Серго Орджонікідзе, політичного діяча того часу. Вирок — десять років позбавлення волі та прав на п'ять років. Трифон Максимович потрапляє у найстрашнішу в'язницю того часу — Лефортово. Там перебували «найбільш небезпечні політичні злочинці». Через деякий час його переводять у Бутирську в'язницю.

Коли Трифона Максимовича привели в камеру, а у ній було повно народу, він почув радісні вигуки: «Трифон Максимович, нарешті, ми на вас давно чекаємо!». Звикнувши до поганого освітлення, він побачив навкруги знайомі обличчя. У камері було багато технічної інтелігенції Москви.

Потягнулися тривожні дні чекання вироку. Усіх щодня викликали на допит, вимагали погодитися з обвинуваченням і підписати його. Вимагали назвати і співучасників. Усіх, хто не погоджувався з обвинуваченням, люто били. Трифон Максимович не любив згадувати про це, але нам відомо, що після катувань він майже оглухнув на одне вухо. Ув'язнені розділилися на дві частини. Перша вважала, що треба підписувати усе, що дають, і чим більше, тим краще. Мовляв, тоді швидше буде видно абсурдність усього, що відбувається. Інші не йшли на компроміс і нічого не підписували. Трифон Максимович, незважаючи на те, що його люто били, не підписав нічого. Спочатку він, як і багато інших, вірив, що Сталін нічого не знає про те, що відбувається в державі і написав кілька листів на його ім'я, сподіваючись якимось чином передати їх на волю, але незабаром ці ілюзії розвіялися.

А людей у камері ставало все більше. Вдень там можна було тільки стояти, а вночі усі спали впритул один до одного на одному боці, і переверталися на інший бік тільки по команді чергового.

У цій же камері Трифон Максимович уперше зустрівся з уже відомим у країні авіаконструктором А. М. Туполєвим, який був заарештований за таким самим абсурдним звинуваченням, як і Т. М. Башта. А. М. Туполєва звинувачували в тому, що він продав В. Месершмідту, німецькому авіаконструктору, креслення свого літака. Незважаючи на жорстоке ставлення до ув'язнених і нелюдські умови, у камері часто виникали технічні суперечки й обговорення. Молодий Трифон із завзяттям розповідав А. М. Туполєву про переваги й перспективи майже невідомого на той час авіаторам гідроприводу.

Минав час, багатьох ув'язнених викликали з речами, і вони більше не поверталися. Про подальшу їхню долю ніхто не знав, але здогадувалися, що їх або розстріляли, або відправили у концтабір.

Незабаром забрали й А. М. Туполева, а згодом Трифон Максимович почув і своє прізвище — «З речами на вихід».

З камери Трифона Максимовича вивели у довгий коридор, в якому, за тюремними слухами, розстрілювали ув'язнених. Що почував Трифон Максимович, йдучи цим коридором й очікуючи щосекунди кулю в спину? Проте, коридор пройдено. Трифона Максимовича садять у закриту машину і кудись везуть. Знову чекання розстрілу. І ось, його виводять з машини, вводять у якийсь будинок і ... залишають одного у вестибюлі.

Так Трифон Максимович потрапив до авіаційного конструкторського бюро, організованого Наркоматом внутрішніх справ з ув'язнених фахівців, — у так звану «шарагу» [2].

Керували цим бюро ушавлені авіаконструктори А. М. Туполев та В. М. Петляков.

Громадянська війна в Іспанії, у якій брали участь радянські льотчики, показала, що радянські літаки поступаються німецьким, а бої на Халхін-Голі — високий рівень ВПС Японії. Можливість майбутніх масштабних конфліктів потребувала оновлення військової авіації країни, а майже всі радянські авіаконструктори перебували за ґратами. Усі ці обставини змусили Лаврентія Берію, наркома внутрішніх справ СРСР створити особливі в'язниці — спеціальні конструкторські бюро, де репресовані вчені і конструктори працювали над створенням нової техніки.

Складаючи список фахівців для роботи у незвичайному КБ, А. М. Туполев згадав молодого ентузіаста-гідравліка і записав до нього Т. М. Башту, хоча той не був раніше пов'язаний з авіацією. Серед мешканців спецв'язниці — Центрального конструкторського бюро (ЦКБ-29), куди потрапив Трифон Максимович, були такі знані постаті, як А. М. Туполев, С. П. Корольов, В. М. Мясіщев, В.-М. Петляков, А. В. Надашкевич та інші — еліта наукової і технічної думки в галузі авіації.

Доктор технічних наук, конструктор від Бога, Т. М. Башта починав з роботи за кульманом. Пізніше, його призначили провідним конструктором і заступником А. М. Туполева і В. М. Петлякова з питань створення гідравлічних систем і агрегатів. Йому

доручили керувати роботами з проектування гідросистем і агрегатів для двох швидкісних пікіруючих бомбардувальників — Ту-2 і Пе-2. Що являли собою ці літаки? Це були пікіруючі швидкісні і висотні літаки, які поєднали озброєння бомбардувальника з маневреністю і швидкістю винищувача. Збільшення швидкості літаків, у порівнянні з раніше створеними, зумовило потребу у застосуванні підсилювачів потужності. Пропозицію Трифона Максимовича застосувати для цього гідравліку спочатку було сприйнято негативно. Тоді авіаконструктори ставились до можливості застосування гідроприводу на літаку з явною недовірою.

«Башта пропонує застосувати гідравлічну систему, побудовану на неіснуючих насосах, обладнану неіснуючими агрегатами й апаратурою, яка до того ж повинна працювати на неіснуючих рідинах», — іронізував один з опонентів застосування гідроприводу.

Проте А. М. Туполев і В. М. Петляков повірили у переваги гідроприводу, і робота почалася. У великому добре освітленому залі розміщалися бригади двох головних конструкторів. Червоні прапорці на столах з написами «Туполев» і «Петляков» вказували, над чийм проектом працює бригада. У Трифона Максимовича Башти на столі стояли одночасно обидва прапорці.

Побутові умови «шараги» навіть порівняти не можна було з жахом Бутирки. У спальнях розміщалося близько двадцяти людей. У їдальні — скатертини, тарілки, ложки, виделки, ножі! Над спальнями, на даху знаходився огорожений сіткою майданчик для прогулянок.

У перші дні і тижні після прибуття сюди Трифон Максимович не міг отямитися. В години відпочинку — після вечері, до відбою, можна було займатися своїми справами — читати (у «шаразі» була прекрасна бібліотека), писати листи, співати. Трифон Максимович мав високу ерудицію, підґрунтя якої він створив саме під час ув'язнення.

Ну, а що ж відбувалося в цей час з родиною Трифона Максимовича, його дружиною Галиною Прокопівною і дочкою Оксаною, яка народилася приблизно за рік до арешту батька (рис. 3, див. с. 41)?



Рисунок 3 — Т. М. Башта з дружиною та донькою Оксаною (1940 р.)

Відразу ж після арешту чоловіка, Галину Прокопівну звільнили з роботи, квартиру опечатали. Молода мати з дочкою переїхала до матері. Жили в одній кімнаті, друга після арешту Прокопа Федоровича теж була опечатана і навіть меблі вивезені. Ніхто з багаточисленних друзів і співробітників навіть не зателефонували щоб дізнатися про справи молоді матері — всі смертельно боялися КДБ.

Стрімкий за формою двомоторний пікіруючий бомбардувальник В. М. Петлякова Пе-2 успішно пройшов випробування і був переданий у виробництво навесні 1940 року. На початку 1941 року був переданий у виробництво і пікіруючий бомбардувальник А. М. Туполева Ту-2. Це були перші у вітчизняній авіації літаки, у яких силові функції взяла на себе гідравліка. Гідравлічні «м'язи» прибирали і випускали шасі, надавали рух закрилкам, стабілізатору, круто кидали машину на ціль при пікіруванні, розкривали ступки бомболюків і в автоматичному режимі виводили літаки з піке. Як було заведено, конструкторську бригаду, яка

успішно справилася із завданням, не просто звільняли, а «дарували» помилювання (рис. 4).


ВЫПИСКА	
Протокол № 6 от 25.7.40г. ЗАСЕДАНИЯ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР	
№№—Вопросы
№№—Постановления
<p>4. Ходатайство НСВЛ СССР об амнистировании, со снятием судимости, БАШТА Трифона Максимовича. Военной Коллегией Верховного Суда СССР 28.V-1940г. по ст.ст.58-7,58-8 и 58-11 УК РСФСР приговорен к 10г.л./свободы с поражением в правах на 5 лет.</p> <p style="text-align: center;">40-234/с</p> <p>БАШТА Т.М. из ИТЛ досрочно освобождается; снять поражение в правах и судимость.</p> <p>Секретарь Президиума Верховного Совета СССР - /А.Горани/ <i>А. Горани</i></p>	
	

Рисунок 4 — Витяг з Протоколу № 6 від 25.7-40

Після звільнення Т. М. Башта працює на заводі, де почали виготовляти розроблені бомбардувальники.

Почалася війна. Неперервні бомбардування не дозволяли організувати нормальну роботу заводів, і їх у 1941 році довелося евакуювати у Казань. Групі провідних конструкторів було запропоновано на базі заводу № 22 організувати фронтові авіаремонтні майстерні (ФАРМ). Ворог уже був біля самої Москви — у Шереметьєво. Трифон Максимович вирішив евакуювати дружину з дочкою і тещею, а самому залишитися в Москві.

Трифон Максимович згадував: «Слід врахувати, що всі використовувані в той час літаки (Пе-2, ЛаГГ-1, Іл-2), були запущені в серію без достатньої доводки. На початку ж бойових

дій у зв'язку зі значною кількістю рекламаций, які надходили з фронту, виникла необхідність у проведенні додаткових льотних випробувань бойових літаків. Нас, групу провідних конструкторів перевели з ФАРМ у Льотно-дослідний інститут (ЛДІ) авіаційної промисловості СРСР, де я працював протягом усіх воєнних років. Там же одержав бойові нагороди. На льотному полі ЛДІ базувалося чимало фронтових підрозділів військово-повітряних сил (ВПС). Умови роботи в ЛДІ, коли від Москви до лінії фронту можна було на автомобілі доїхати за тридцять хвилин, були фронтові — безупинні бомбардування й обстріли, терміновість завдань з виявлення й усунення дефектів, обслуговування бойових підрозділів ВПС» [2].

Складні випробування і неможливість завжди дотримуватись вимог техніки безпеки нерідко спричиняли загибель випробувачів. На території ЛДІ майже щодня звучала жалобна музика. Так, під час льотних випробувань загинув авіаконструктор В. М. Петляков разом з екіпажем літака. Не всі дефекти бойових літаків усувалися в ЛДІ; доводилося часто вилітати у фронтові частини і там, безпосередньо на фронті, проводити ремонт літаків.

Трифон Максимович часто згадував мужність льотчиків-випробувачів, їхні героїчні вчинки під час виконання службових обов'язків — адже їм часто доводилось виконувати завдання, пов'язані з небезпечними польотами. Протягом усього життя продовжувалася дружба Трифона Максимовича з льотчиком-випробувачем М. Галлаєм, який вдень проводив льотні випробування, а ввечері літав на бомбардування ворожих позицій у складі підрозділів ВПС, які розташовувалися на базі ЛДІ.

Але доля була прихильна до Трифона Максимовича: одного разу врятувала його від кулі бандитів, вдруге — від розстрілу у в'язниці, а у воєнні роки провела його через усі випробування фактично фронтового життя без єдиної подряпини (рис. 5, див. с. 42).

Нарешті вдалось зупинити ворога, фронт відійшов від Москви. Потроху почало впорядковуватись льотне господарство ЛДІ, і Трифон Максимович уже зміг займатися і науковою працею.



Рисунок 5 — Т. М. Башта
у воєнні роки

Ще під час війни Трифонові Максимовичу присвоїли звання підполковника. За плідну науково-дослідницьку діяльність у сфері підвищення бойових характеристик вітчизняних літаків уряд нагородив Башту Т. М. орденом Вітчизняної війни.

На початку 1946 року він звернувся до наркому авіаційної промисловості з пропозицією про організацію дослідно-конструкторського бюро по гідроприводу літаків. Незабаром були створені завод і дослідно-конструкторське бюро № 279, директором і головним конструктором яких був призначений Трифон Максимович Башта (рис. 6, див. с. 45).

У цьому ж 1946 році виходить третя за рахунком монографія «Гідравлічні пристрої літаків», яка була високо оцінена авіаційними фахівцями. В ній він узагальнив досвід та досягнення техніки в області гідравлічних пристроїв, узагальнив свій особистий досвід з конструювання цих пристроїв, провів аналіз кінематики і динаміки агрегатів гідравлічних пристроїв, на основі якого надав методику розрахунків як окремих гідравлічних агрегатів, так і гідравлічних систем літаків в цілому.

Під керівництвом Трифона Максимовича на заводі були проведені розробки унікального гідравлічного обладнання для вітчизняних літаків, яке не мало аналогів в світі. Також він створює нові типи коліс для швидкісних реактивних винищувачів та гальма, які вкорочують шлях пробігу літака. Вперше в практиці світового авіабудування він винаходить пристрій, який розкручує колесо літака ще в повітрі і цим зменшує динамічний удар шасі під час приземлення [1].



Рисунок 6 — Дружба скріплена в'язницею. А. М. Туполєв та Т. М. Башта (1946 рік)

Активно займаючись конструкторською роботою, Трифон Максимович продовжує займатися науковою та педагогічною роботою. Після війни Т. Башта — професор Московського авіаційного інституту, головний конструктор і директор дослідного заводу Він регулярно проводить науково-технічні конференції на заводі та в Московському авіаційному університеті. Його наступну фундаментальну книгу «Гідравлічні приводи та агрегати літаків» перекладено за кордоном на дев'ять іноземних мов.

У 1949 році ще не реабілітованому (до того ж виключеному, під час арешту, з рядів комуністичної партії) Трифону Максимовичу за створення нової авіаційної техніки присуджується Сталінська (Державна) премія СРСР.

За роки роботи на заводі йому було присвоєно звання Головного конструктора 1 категорії авіапромисловості СРСР.

Працюючи директором і Головним конструктором створеного ним дослідного авіаційного заводу, він плідно співпрацював

з конструкторськими бюро А. Туполева, С. Ілюшина, О. Яковлева, В. Мясищева, А. Мікояна, П. Сухого, М. Міля [2].

У 1951 році вийшла четверта монографія Т. М. Башти «Самолетные гидравлические приводы и агрегаты (конструкция и расчет)».

Ця праця являє собою підсумок робіт з розробки гідроприводів літаків за минулі п'ять років. Варто навести висловлювання про цю книгу провідних авіаконструкторів і керівників наукових установ [1].

«Приведенный в книге теоретический материал, а также данные экспериментальных исследований и многогранный опыт автора по конструированию и производству различных гидравлических агрегатов, являются ценным руководящим материалом для конструкторов, работающих в области гидравлических устройств металлорежущих станков, равно как и для конструкторов этой специальности, работающих в любой области машиностроения» (директор Експериментального науково-дослідного інституту металорізальних верстатів А. Владзієвський).

«Эта книга представляет собой серьезный труд по теории, конструкции и расчету самолетных гидроприводов и является ценным руководящим пособием для конструкторов ОКБ авиационной промышленности, для инженеров-производственников и эксплуатационников, работающих в области самолетного гидрооборудования, а также студентов соответствующих специальностей авиационных институтов» (С. Ілюшин).

Але у 1954 році Трифон Максимович звільняється із заводу.

Що ж спонукало його до такого рішення — залишити завод, якому він віддав десять років життя?

Передумови цього вчинку виникли на початку роботи Трифона Максимовича на посаді директора. Річ у тім, що після арешту Трифона Максимовича виключили з партії, на завод він прийшов безпартійним. У ті часи партком на заводі мав величезну «вагу» — директори заводів погоджували з ним практично кожен крок, особливо це стосувалось підбору кадрів. Трифон Максимович же підбирав кадри, керуючись виключно діловими якостями. Кандидатури багатьох конструкторів для роботи на заводі він підбирав,

ще працюючи у Льотно-дослідному інституті. Крім того, у нього був власний план розвитку заводу, який він не вважав за потрібне погоджувати з парткомом. Протистояння почалося одразу, оскільки Трифон Максимович тримався дуже незалежно. Проте як розумна людина він дотримувався думки, що поганий мир кращий, ніж добра сварка. Тому конфлікт трапився багато років, потихеньку розгораючись. І розгорівся він на початку п'ятидесятих років. Будь-яке нововведення директора зустрічало спротив партійного керівництва. Почалися скарги і звинувачення, які партком надсилав у всі вищі інстанції. У ті роки в країні відбувалася чергова, вже остання, хвиля репресій. Трифон Максимович тримав валізи з речами для в'язниці і дома, і на заводі, щодня чекаючи арешту. Під час антиєврейської кампанії 50-х років (відома справа кремлівських лікарів) був написаний черговий донос про те, що Трифон Максимович потурав «засиллю» євреїв у себе на заводі. Всі ці скарги і доноси спричиняли безліч перевірок і комісій. Міністру авіаційної промисловості М. В. Хрунічеву було відомо, що відбувається на заводі. Він як міг, захищав Трифона Максимовича, але він не був всесильним. Порадившись, вони зважилися на тактичний хід, — Трифона Максимовича залишили на посаді головного конструктора заводу, а адміністративні функції керування заводом передали іншій особі. Позбавившись адміністративних обов'язків, Трифон Максимович повністю зосередився на конструкторській і науковій роботі. Але партком заводу не давав йому спокою і тут. Доноси і скарги не припинялися. В'язниця, війна, нервування на заводі підірвали здоров'я Трифона Максимовича — почалися тяжкі хвороби. Не маючи змоги спокійно працювати, він вирішив піти із заводу. У 1954 році Т. М. Башта пише заяву про звільнення і переходить в ДКБ О. Яковлева заступником Головного конструктора.

У цей час у Москві з'являється приваблива молода людина у синій льотній формі, яка вмiла викликати прихильність до себе у будь-якого співрозмовника. Це був ректор Київського інституту цивільного повітряного флоту Микола Лукіч Голего. Він пропонує Т. М. Башті переїхати до Києва, де обіцяє спокійну і цікаву роботу

в інституті, яка дасть Трифону Максимовичу можливість виявити свої організаторські здібності для розвитку навчального закладу — у нього будуть для цього необмежені можливості. Далі про цей час згадує наступній після академіка М. Л. Голего ректор Київського інституту цивільної авіації (1975–1988 рр.) член-кореспондент НАН України О. Ф. Аксьонов [1]:

«У 50-ті роки інститут долав саме той стартовий період, коли стала зрозумілою необхідність створювання наукових шкіл. І ректор інституту, Микола Лукич Голего, завзята людина, яка створювала інститут, розпочав роботу з пошуку вчених. Спочатку він займався цим сам, а потім залучив до вирішення цього питання і мене. Коли ж я став проректором, більшість цієї роботи припала на мене. Ми уважно сліdkували за тим, що діється в науковому світі, вивчаючи можливості залучення найбільш відомих вчених до нашого інституту. Ну, а Трифон Максимович був для нас ще вагомішою постаттю. Оскільки ми були авіаторами, то знали про Трифона Максимовича (хоча тоді інформація щодо літакобудівної промисловості була закритою) як видатного конструктора, відомого інженера, талановитого вченого та практика. Працюючи директором і Головним конструктором створеного ним самим дослідного авіаційного заводу, він плідно співпрацював з конструкторськими бюро А. Туполева, С. Ільюшина, О. Яковлева. Його розробки в галузі теоретичних і експериментальних досліджень гідравлічних приводів, а також їх застосування на бойових літаках були відзначені Державною премією Радянського Союзу. На той момент він накопичив вагомий, навіть величезний досвід практичної реалізації фундаментальних засад гідравліки.

Надія на те, що Трифон Максимович погодиться переїхати з Москви до Києва була дуже слабкою. Тому Микола Лукич особисто поїхав в Москву на першу зустріч з Трифоном Максимовичем і таки зміг домовитись з ним, хоча і не з першого разу».

Т. М. Башта, якому тільки-но виповнилося 50 років і який не міг уявити себе поза роботою в авіаційній промисловості, спочатку

категорично відмовляється, вважаючи, що займатися тільки науковою і викладацькою роботою рівнозначно втраті улюбленої справи. Але Н. А. Голего наполягає на прийнятті його пропозиції. До того ж, дружина Трифона Максимовича, Галина Прокопівна вбачає у цій пропозиції певний сенс. Вони з Трифоном Максимовичем часто згадували Україну, рідні місця і сумували за ними. Вона також бачила, що робоче навантаження на чоловіка дуже велике і це може призвести до подальшого погіршення його здоров'я. Пропозиція щодо нової спокійної роботи їй дуже сподобалась, вона починає активно агітувати чоловіка за переїзд до Києва і, зрештою, отримує перемогу.

В ті часи Київський інститут цивільного повітряного флоту (КІЦПФ) розташовувався на вулиці Польовій (тепер вулиця академіка Янгеля). В одному корпусі розміщались і навчальні аудиторії, і адміністрація, і гуртожиток студентів. Оскільки житлового будинку для викладачів ще не було, сюди ж поселили і сім'ю Т. М. Башти. Для них звільнили дві аудиторії, зробили у стіні двері — і ось вже готова квартира; кухня і туалет — в кінці коридору. Незважаючи на побутові труднощі (в сім'ї вже було дві дочки — старша Оксана і молодша Олена), Галина Прокопівна не сумувала. Через деякий час сім'я переїхала в нову квартиру. Будинок, де одержав квартиру Трифон Максимович, знаходився фактично у селі — це була єдина багатопверхова будівля в кінці довгої Борщагівської вулиці. Далі починалися радгоспні поля і сади. Об'їждчики на конях, плантації полуниць поряд з будинком — після вулиці М. Горького, де жив в Москві Трифон Максимович — це був справжній рай.

Поряд з житловим будинком закінчувалося будівництво нового навчального корпусу інституту. Почалося нове, незвичне для Трифона Максимовича життя — не треба ні з ким боротися, чогось домагатися, щось долати — в інституті йдуть йому назустріч щодо всіх питань.

Потроху здоров'я Трифона Максимовича почало покращуватись, і він з властивою йому енергією береться за нову справу (рис. 7, див. с. 50).



Рисунок 7 — Т. М. Башта за роботою

Початок роботи Трифона Максимовича у Києві збігається з періодом становлення і розвитку КІЩА — будуються нові навчальні корпуси, організовуються нові кафедри і наукові лабораторії.

Тут і став в нагоді організаторський талант Трифона Максимовича: з 1956 по 1958 рік він бере на себе обов'язки декана механічного факультету — найбільшого й основного в інституті на ті часи. Одночасно він керує кафедрою «Аеродинаміки, конструкції літаків і гідравліки», створеною за його ініціативи, при якій організовує науково-дослідну лабораторію. З'являються перші аспіранти, укладаються перші договори щодо вирішення прикладних проблем гідроприводу.

Замовників було багато, оскільки авторитет Трифона Максимовича був гарантом якості наукових досліджень. Професор Т. М. Башта був першим з наукових керівників інституту, чії аспіранти, а потім і докторанти, успішно захищали дисертації, кількість яких збільшувалась з кожним роком. У результаті протягом декількох років при кафедрі створився кістяк наукової школи в галузі авіаційного гідроприводу і гідравтоматики.

Професор Т. М. Башта на початку 60-х років був одним з небагатьох учених в СРСР, хто завдяки своєму науковому досвіду зумів сформулювати основні проблеми у галузі авіаційного і промислового гідроприводу і намітити шляхи їх вирішення.

Саме у напрямі вирішення цих проблем було зосереджено всю науково-дослідну роботу кафедри і наукової лабораторії при ній. Сфера наукових інтересів колективу охоплювала такі ключові проблеми [2]:

- створення сучасних авіаційних насосів і авіаційних насосних станцій;
- розробка сучасної техніки ущільнення різного призначення;
- забезпечення надійності авіаційних трубопроводів і шлангів;
- удосконалення техніки фільтрації і розробка нових принципів створення фільтрів;
- наукове обґрунтування вимог до гідросистем надзвукових літаків;
- проникнення в суть і розуміння механізму процесів, що відбуваються в слідкуючих приводах систем керування літальних апаратів і розробка рекомендацій щодо їх вдосконалення.

Уже цей перелік свідчить про широту і глибину наукових інтересів професора Т. М. Башти. Головною ланкою в справі переходу вітчизняної авіаційної і промислової гідравліки на новий якісний рівень Трифон Максимович вважав підготовку наукових і інженерних кадрів, широке залучення до цієї справи молоді. У Києві Трифон Максимович починає активно пропагувати широке впровадження гідроприводу не тільки в літакобудування, але й в інші галузі. Він пише статті в газети «Правда», «Правда України», «Известия», в яких популярно пояснює переваги гідроприводу і вказує конкретні шляхи його розвитку. Він звертається з цих питань в ЦК КПРС і різні міністерства. Крім статей і звернень до керівних органів Трифон Максимович робить численні доповіді з цих питань в науково-дослідних інститутах різних галузей народного господарства.

У 1959 році Т. М. Башта став членом координаційної ради при Академії Наук УРСР з проблеми «Наукові основи кібернетики

і автоматизації виробничих процесів», де він також активно пропагує розвиток гідроприводу.

Аналізуючи московський і початок київського періоди життя Трифона Максимовича, ми бачимо, що, якщо у Москві він займався розвитком і впровадженням гідроприводу у верстатобудування і авіабудування (на більше у нього просто фізично не вистачало часу) — то в Києві він прагне впровадити гідропривід майже у кожен галузь народного господарства країни.

Усвідомлюючи, що для обміну досвідом з питань гідроприводу необхідно практикувати проведення науково-технічних конференцій, Трифон Максимович усю свою енергію спрямовує на підготовку такої конференції. У 1959 році в КІЦА відбулась I Всесоюзна науково-технічна конференція із застосування гідравлічних передач у машинобудуванні.

У 1961 р. Науково-дослідницька лабораторія Т. М. Башти мала творчі зв'язки більш, ніж зі 100 промисловими підприємствами і науково-дослідними інститутами країни.

У 1961 р. вийшла з друку чергова монографія Т. М. Башти «Расчеты и конструкции самолетных гидравлических устройств». Вона стала настільною книгою для широкого кола інженерно-технічних працівників авіаційної промисловості, як було зазначено в рецензії на книгу, опублікованій в журналі «Авиационная Промышленность» № 93 за 1962 рік. У 1963 р. видавництво «Машиностроение» видало нову капітальну працю професора Т. М. Башти — довідник «Машиностроительная гидравлика». Цю книгу перекладено багатьма іноземними мовами, як унікальне видання в галузі машинобудування. В ній представлено широкий комплекс технічних відомостей про вибір, розрахунок, конструювання, виготовлення та застосування у машинобудуванні об'ємних гідравлічних пристроїв та їх компонентів, а також відомості з прикладної гідравліки в'язких рідин та з інших питань, які можуть виникнути в інженерній і науковій практиці.

Маючи багатий особистий досвід багаторічної праці з дослідження, проектування та виготовлення гідравлічних передач, професор Т. М. Башта вмів поєднувати теоретичний матеріал

з цінними для інженерів-конструкторів і виробничників інженерними відомостями і рекомендаціями, завдяки чому книга стала надзвичайно корисною для широкого кола технічних і наукових працівників. Вона і тепер є корисною як для інженерів — розробників гідроагрегатів і гідравлічних систем машин, так і для працівників науково-дослідних і навчальних закладів. Особлива практична цінність книги полягає в тому, що автор більшу частину матеріалу виклав у рецептурній формі.

У 1964 році Т. М. Башта організовує і проводить 3-тю науково-технічну конференцію з питань застосування гідравлічних передач у машинобудуванні.

У столицю України прибули понад шестисот учених і виробничників зі 120 міст країни. Учасники конференції заслухали близько 150 доповідей. На цій конференції Трифон Максимович виступив з доповіддю, присвяченою актуальним проблемам машинобудівної гідравліки. Основні тези цієї доповіді були опубліковані в газеті «Правда України».

У цьому ж 1964 році Т. М. Башту, як одного з провідних фахівців країни, вибирають головою секції гідроавтоматики і гідропередач техніко-економічної ради при Держплані СРСР, одночасно він стає членом комісії Ради Міністрів СРСР із впровадження у народне господарство гідравлічних пристроїв. Приблизно тоді ж він стає головою науково-методичної ради при Міністерстві вищої освіти СРСР.

Як бачимо, свій досвід, знання і час Т. М. Башта віддає не тільки улюбленій науці, але і величезній організаторській роботі для розвитку машинобудівної гідравліки.

Слід також звернути увагу на ще одну грань таланту Трифона Максимовича — він був чудовим педагогом і лектором. Якось учні Трифона Максимовича Башти запитали його: «Ким Ви вважаєте себе — конструктором, ученим, дослідником, педагогом?». Відповідь була така: «Кожен конструктор повинен бути і вченим, і дослідником, а кожен вчений — педагогом».

Випускники інституту згадували його цікаві, з прикладами з особистої практики, лекції. Коли він пояснював теоретичний

матеріал, то неодмінно наводив приклади його застосування на практиці, використовуючи свій багатий конструкторський і виробничий досвід. Його лекції часто відвідували студенти не тільки механічного, але й інших факультетів інституту. Він майстерно володів графікою і мав дивовижну пам'ять — він креслив на дошці різні складні конструкції не користуючись конспектом і навіть з останньої парти лекційної аудиторії було чітко видно кожну лінію. У 1964 році, на клопотання Трифона Максимовича та завдяки його наполегливості, міністр вищої і середньої освіти СРСР видав наказ про введення у п'яти інститутах країни спеціальності «Гідравлічні приводи і гідропневоавтоматика». Незабаром подібні спеціальності відкривають ще у семи вузах СРСР, у тому числі і в Київському політехнічному інституті. Молодша дочка Трифона Максимовича Олена поступає в КПІ навчатися за цією спеціальністю. У 1970 р. видавництво «Машиностроение» видає підручник «Гидравлика, гидравлические машины и гидроприводы», написаний Трифоном Максимовичем і колективом авторів під його редакцією. Підручник призначався для студентів машинобудівних вузів. У 1972 році Т. М. Башта випускає наступний підручник «Гидропривод и гидропневоавтоматика» — для студентів спеціальності «Гідропневоавтоматика і гідропривід». Підручник Т. М. Башти «Объемные насосы и гидравлические двигатели гидросистем» виходить у світ у 1974 році. Ця книга призначалася для студентів спеціальності «Гідропневоавтоматика і гідропривід», а також для працівників, які займаються проектуванням, виготовленням, дослідженням та експлуатацією об'ємного гідроприводу.

Останні два підручники були видані в СРСР вперше і вони являли собою фундаментальні роботи, які узагальнили і систематизували багаторічний досвід педагогічної, дослідницької та конструкторської діяльності автора [2].

«Учебники Башты Т. М. являются наиболее читаемыми и используемыми в повседневной деятельности как преподавателями и студентами нашего вуза, так и инженерами различных предприятий» (Харківський політехнічний інститут).

«Оба упомянутых учебника являются единственными по данному вопросу. Опыт преподавания показывает, что данные учебники могут успешно использоваться не только для специальности “Гидропривод и гидропневмоавтоматика”, но и для многих других машиностроительных специальностей. Следует отметить широкое признание этих учебников за рубежом» (Институт проблем надійності і довговічності машин, БРСР).

Ми бачимо, що надзвичайна працездатність Т. М. Башти за весь київський період життя не тільки не зменшилася, а навіть підвищилася, не заважаючи на вік, адже майже кожен два роки він видавав нову книгу.

Трифон Максимович, на відміну від деяких науковців, продовжував залишатися інженером і конструктором, тому на консультацію до нього регулярно приїжджали інженери, конструктори і науковці з усіх міст колишнього СРСР. У приймальні Трифона Максимовича завжди чекали люди, але його це ніколи не дратувало, і він з задоволенням допомагав усім. Крім того, Трифону Максимовичу надсилали велику кількість книг і статей на рецензування. Його висновок був вирішальним для опублікування книги чи статті. У серпні 1976 року у 72 роки Трифон Максимович залишає посаду завідувача кафедри гідравліки, гідравлічних і пневматичних пристроїв літальних апаратів КІЦА і переходить на посаду професора цієї кафедри.

Перехід Трифона Максимовича на посаду професора був пов'язаний з віковим цензом, введеним для керівних посад вищих навчальних закладів цивільної авіації СРСР. Проте Т. М. Башта, як і раніше, очолює галузеву науково-дослідну лабораторію при кафедрі і як раніше консультує працівників промислових підприємств з питань промислової гідравліки. На кафедрі активно працює спеціалізований семінар з гідроприводу, організований Трифоном Максимовичем у 1974 році (рис. 8, див. с. 56).

Увесь свій вільний від роботи час він так само проводить за робочим столом, хоча здоров'я вже не дозволяє працювати йому з такою інтенсивністю як раніше. У 1982 році в центральному видавництві «Машиностроение» виходить друге, перероблене,

доповнене видання підручника «Гидравлика, гидромашини и гидроприводы», написане Трифоном Максимовичем у співавторстві з провідними вітчизняними вченими. Підручник виявився настільки потрібним, що виникла потреба у новому виданні. Усі книги, написані Трифоном Максимовичем, швидко розкупувалися, оскільки користувалися величезною популярністю і у конструкторів, і у науковців, і у студентів технічних вузів. Тому видавництво (найчастіше книги Трифона Максимовича друкувало центральне видавництво «Машиностроение») із задоволенням укладало договори з Трифоном Максимовичем на перевидання його книг. Але наступні його видання ніколи цілком не повторювали попередні. Опрацьовуючи нову книгу, він завжди використовував як вітчизняний, так і закордонний досвід, накопичений за роки, які минули від попереднього видання. Трифон Максимович був завжди обізнаний з основними дослідницькими і конструкторськими розробками з промислової гідравліки, виконаними у нашій країні.



Рисунок 8 — Ректор КІЦА Аксьонов О. Ф. нагороджує Башту Т. М.

Якось учні подарували Трифону Максимовичу жартівливу дисертацію «Дослідження впливу деяких факторів на життєдіяльність професора Башти Т. М.», наприкінці якої було зроблено наступні висновки:

1. Наявність дружини у шефа значно підвищує термін його служби.
- 2.1. Взагалі він у нас ангел.

Розповідаючи про Трифона Максимовича, не можна не сказати хоча б кілька слів про його вірну супутницю, його дружину Галину Прокопівну. Усі, хто знав родину Трифона Максимовича, відзначали — в тому, що він відбувся як особистість, як великий учений, є значна заслуга Галини Прокопівни.

Вона з великою повагою ставилася до таланту чоловіка і всіляко сприяла його реалізації. Усе життя вона оберігала Трифона Максимовича від усіх побутових труднощів і давала йому можливість не відволікатися від роботи. На ній тримався весь побут сім'ї — домашні справи, виховання дітей, здоров'я всіх членів родини. Трифон Максимович жартував, що він голова, а Галина Прокопівна — це шия, на якій тримається голова.

Галина Прокопівна була напрочуд яскрава і чарівна жінка із прекрасною зовнішністю, що вміла і любила красиво одягатися. До тепер пам'ятають її в красивих брючних костюмах і дивовижних крислатих капеляхах, які вона почала носити задовго до того, як вони увійшли в моду.

Галину Прокопівну, так само, як і Трифона Максимовича, знали практично усі, хто працював у той час в інституті. Вона була дуже комунікабельною, життєрадісною і, в той же час, дуже чуйною людиною. До неї часто приходили за підтримкою і допомогою, і вона усім намагалася зарадити. Вона любила веселощі, танці, була душею будь-якої компанії. На вечорах для викладачів, що регулярно проводилися в 50–60 роках, вона завжди була самою найактивнішою учасницею.

Вона була взірцем для багатьох жінок, котрі її добре знали. Дім Трифона Максимовича і Галини Прокопівни завжди був відкритий для друзів, там часто збиралися гості. Галина Прокопівна

займалася не тільки чоловіком і дітьми, ще вона працювала доцентом, а в останні роки роботи — професором інституту легкої промисловості. Вона дуже любила педагогічну роботу, була прекрасним лектором, до того ж читала лекції не тільки за фахом. Намагаючись підняти культурний рівень студентів, вона проводила для всіх бажаючих лекції у гуртожитку інституту, де читала лекції по етиці, культурі поведінки, загальній культурі. Добре освічена, ерудована, вона стежила за всіма новинками літератури і театру, і з задоволенням ділилася цими знаннями зі своїми студентами. Багато поколінь студентів дотепер пам'ятають Галину Прокопівну Вовк — під таким ім'ям знали її в інституті легкої промисловості. До глибокої старості Трифон Максимович і Галина Прокопівна були красивою парою. Трифон Максимович ділився з нею своїми проблемами і завжди прислухався до її порад.

Галина Прокопівна Башта-Вовк померла через 5 років після смерті чоловіка, в 1992 році, і похована поруч з ним на міському кладовищі «Берківці».

А зараз знову згадає О. Ф. Аксьонов [1]: *«Трифон Максимович — це ціла сторінка історії нашого інституту. Він не тільки створив кафедру — він створив напрямок. Раніше, до нього, існував тільки курс гідравліки, який читали студентам. Трифон Максимович створив наукову школу. Практично всі методи і засоби дослідження були створені за його участю і під його керівництвом. Усі напрямки досліджень, усі отримані результати, які створили імідж школи — є результатом його особистого внеску, яким ми не можемо не пишатися.*

Я завжди дивувався його працездатності: написати стільки книг, стільки монографій, стільки підручників, підготувати стільки кандидатів і докторів наук. В історії нашого інституту його ніхто не перевершить — він був незвичайно плідним і славетним вченим.

Часто люди дивуються, чому Трифон Максимович, з усіма його заслугами, не мав звання академіка? Я можу сказати, що це сталося через те, що Трифон Максимович байдуже ставився до звань та титулів. На моїй пам'яті він ніколи

навіть не згадував про це. Трифон Максимович знав, що його цінували не за звання, а тому, що він був автором чималої кількості праць, засновником наукової школи, славетним вченим. Важко пригадати, скільки значних конференцій відбулося під його безпосереднім головуванням, під час яких він перебував у президії і всі шанувували його. Саме такі знаки поваги влаштовували Трифона Максимовича і повністю задовольняли його амбітність».

Трифон Максимович здобув світове визнання як автор численних монографій і підручників. Зазвичай, він видавав свої книги і статті тільки під своїм прізвищем без співавторів. Він ніколи не «вписував» своє прізвище в статтю, підготовлену учнем. Навпаки, він використовував весь свій авторитет і зв'язки з видавництвами для видання книг своїх учнів.

У особистому спілкуванні Трифон Максимович був завжди однаково доступний і уважний як до колег, так і до аспірантів і студентів. У колективі, який він створив, ніколи не було «навколонукової політики» і чвар, у всіх були рівні можливості і доброзичлива підтримка при виході на захист (рис. 9).

Характерний моральний клімат, створений Трифоном Максимовичем на кафедрі. За півстолітнє існування колективу в ньому не було жодного істотного людського конфлікту, не кажучи вже про скандали. Причина, безумовно, була прихована в природженій інтелігентності Трифона Максимовича, його авторитеті і традиціях, ним закладених. Адміністрування і примушення, неповага до підлеглих — про все це не могло бути і мови. Підтримка колег і керівника, дружня критика



Рисунок 9 — Т. М. Башта
(1982 рік)

(іноді достатньо різка), свобода у виборі рішень — таким був «секрет» виховання молодих учених на кафедрі. Плідність науково-педагогічної діяльності Трифона Максимовича значною мірою пояснюється характерним для нього стилем відносин з молоддю. Його керівництво ніколи не походило на детальний інструктаж. Наукова ініціатива аж до здавалося б фантастичних проєктів завжди заохочувалася, хоча вимогливість до достовірності наукових результатів ніколи не знижувалася. Імовірно, цим можна пояснити дивовижну різноманітність наукових інтересів і навіть наукових стилів його учнів. Кафедра Т. М. Башти була справжньою кузницею науково-педагогічних кадрів як інституту так і всієї країни. Його учні очолили чимало наукових і конструкторських організацій колишнього Радянського Союзу і країн СНД (під його керівництвом підготували і захистили кандидатські дисертації близько 120 осіб, а докторські дисертації — 12 осіб).

У 70–80-ті роки значну кількість кафедр КІЩА очолювали учні Трифона Максимовича, вони також входили до складу керівництва інституту.

Монографії Трифона Максимовича стали настільними книгами для декількох поколінь машинобудівників. Ці книги, на наше переконання, не до кінця прочитані навіть найстараннішими його учнями — такий величезний обсяг інформації закладений в цих багатосторінкових фоліантах. Відкривши потрібну сторінку, як енциклопедію, завжди можна прочитати про потрібне питання або, як говорять у нас, порадитися з Баштою. Відмінна риса монографій Трифона Максимовича полягає у тому, що вони завжди сконцентровані на освітленні фізики явища, що робить їх доступними і для вчених, і для інженерів, і для студентів.

Важко назвати галузь гідроприводу, якою б не займався Трифон Максимович і його учні і яка б не знайшла віддзеркалення в його монографіях. Перша монографія («Гидравлические приводы и механизмы металлорежущих станков») була опублікована в 1936 р., остання з книг («Техническая диагностика гидравлических приводов») вийшла в світ в 1989 р., вже після смерті Трифона Максимовича. Усього він видав близько

30 монографій і підручників, обсяг кожної з книг нерідко складав 500–600 сторінок.

Багаторічна подвижницька праця Трифона Максимовича дозволила створити йому справжню енциклопедію машинобудівної гідравліки, доступну для студентів і інженерів і корисну для маститих теоретиків. «У Башти є що почитати і чому повчитися», — так висловлювались про його спадщину досвідчені інженери-конструктори.

У 1987 році, на 84 році життя, після тяжкої хвороби Трифон Максимович пішов з життя.

Висновки. Якщо ретроспективно проаналізувати результати діяльності професора Т. М. Башти як Головного конструктора Міністерства авіаційної промисловості СРСР і директора найбільшого в країні агрегатного заводу, то виявляється, що всі основні, принципово нові для радянської авіаційної техніки розробки, без яких вітчизняна авіація та і, значною мірою, ракетна техніка не могли літати, були виконані саме в той період. Надалі мало місце вдосконалення гідравлічного обладнання і подальший розвиток закладених принципів.

Учений, педагог, конструктор, неординарна особа Трифон Максимович Башта — явище загальнолюдського масштабу і популярність його книг, навіть після смерті автора, тому підтвердження. Його наукові праці актуальні і нині. Написані ним підручники і досі залишаються головними посібниками з питань гідравліки й гідроприводу для студентів і інженерів, які займаються застосуванням гідравліки на літальних апаратах і в загальному машинобудуванні.

Слід зазначити, що гідравлічні агрегати і злітно-посадкові пристрої, створені під керівництвом Башти, застосовувалися і застосовуються до теперішнього часу в багатьох країнах світу [2],

Створені ним конструкції систем і елементів гідравлічного приводу становлять основу для сучасних розробок в галузях авіа- та машинобудування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Башта О. Т., Джурик О. В., Романенко В. Г. Життя, присвячене авіації. *Промислова гідравліка і пневматика*. Вінниця, 2019. № 1 (63). С. 3–9.
2. Life and Scientific Achievements of Tryphon Maksymovych Bashta / O. Bashta, O. Dzhuryk, V. Romanenko, N. Dzhuryk. Proceedings of the National Aviation University, 2016. № 1 (66). P. 6–12.

REFERENCES

1. Bashta O., Dzhuryk O., Romanenko V. Life, devoted to aviation. *Industrial hydraulics and pneumatics*. Vinnitsa, 2019. № 1 (63). P. 3–9.
2. Life and Scientific Achievements of Tryphon Maksymovych Bashta / O. Bashta, O. Dzhuryk, V. Romanenko, N. Dzhuryk // Proceedings of the National Aviation University, 2016. № 1 (66). P. 6–12.