

ІСТОРІЯ НАУКИ ТА ТЕХНІКИ

УДК 621.436

Н 23

Наливайко В. С.

кандидат технічних наук, професор кафедри двигунів внутрішнього згоряння, установок та технічної експлуатації, Машинобудівний навчально-науковий інститут Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (Україна, Миколаїв), vasyi.nalyvaiko@nuos.edu.ua

Гогоренко О. А.

кандидат технічних наук, доцент кафедри двигунів внутрішнього згоряння, установок та технічної експлуатації, Машинобудівний навчально-науковий інститут Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (Україна, Миколаїв), oleksiy.gogorenko@gmail.com

ДИЗЕЛІСТИ – ЮВІЛЯРИ

Розглянуто життєвий і науковий шлях ювілярів-дизелістів, які могли б в 2019 році відзначати 100, 90 і 80 років з дня народження. В статті йдеться про декана машинобудівного факультету, доцента кафедри «Суднових ДВЗ і установок» Байбарака Дмитра Степановича, відомого дизеліста і відомого в Україні та за її межами тренера з академічного веслування Лукіна Анатолія Івановича та прекрасну і у всьому неординарну людину доцента Сацького Анатолія Григоровича.

Ключові слова: Байбарак Д. С., Лукін А. І., Сацький А. Г.

В цьому році ми – дизелісти відзначаємо ряд ювілеїв наших колег. І найстарший серед них – це Байбарак Дмитро Степанович, якому в 2019 році виповнилося б 100 років.



1977 р. Колектив кафедри СДВЗ МКІ



Байбарак Дмитро Степанович народився 22 жовтня 1919 р. в м. Нова Одеса, Миколаївської області в сім'ї службовця. У 1927 р. там же вступив до початкової, а потім в середню школу, яку закінчив в 1937 р. Після закінчення десятирічки вступив на перший курс Миколаївського кораблебудівного інституту, на спеціальність «Двигуни внутрішнього згоряння і установки», де навчався до серпня 1941 р. У цьому ж місяці по мобілізації був призваний на військову службу в Червону Армію, де знаходився до жовтня 1941 р., після чого в районі м. Харкова демобілізований з армії для завершення навчання в інституті (за відомим наказом Сталіна, яким пропонувалося відкликати студентів V і VI курсів з фронту і направляти в інститути для завершення навчання). За час навчання в інституті Байбарак Д. С. отримував в основному відмінні оцінки, при цьому активно займався спортом, беручи участь у внутрішньо вузівських і міських змаганнях з легкої атлетики, де займав, як правило, 1-і місця (біг 100 м, стрибки

в довжину, метання диска). До речі, такими ж активними учасниками спортивних змагань були його однокурсники Чернишов Г. М. – майбутній Генеральний конструктор атомних підводних човнів і Буштец А. Г., яка стала дружиною Дмитра Степановича.

Зберігся конспект лекцій з дисципліни «Двигуни внутрішнього згоряння», яку для студентів III-IV курсів машинобудівного факультету викладав професор Некрасов І. С. в 1939–1940 рр. Цей конспект лекцій належав Байбараку Д. С. Вражає об'єм конспекту, повнота викладеного матеріалу, охайність виконаних рисунків, ескізів принципових схем, звертає увагу чіткий каліграфічний почерк, при цьому конспект був написаний звичайною пір'яною ручкою з фіолетовим чорнилом. Також слід відзначити об'єм і наповнюваність цих лекцій з одного боку, простоту і доступність викладеного матеріалу, з іншого боку. Це слід віднести до заслуги лектора професора Некрасова І. С.

У грудні 1942 р. в м. Пржевальську, куди був евакуйований МКІ, Байбарак Д. С. захистив на «відмінно» дипломний проект і був відряджений Наркоматом Суднобудівної Промисловості на суднобудівний завод №368 (м. Хабаровськ). На заводі свою трудову діяльність він почав з помічника майстра, потім був майстром з монтажу механізмів, систем і пристроїв підводних човнів, потім механіком по здаванню цих човнів. В 1944 р. був призначений старшим технологом судномонтажного цеху заводу №368, а в 1945 р. – заступником начальника цього цеху. У 1946 р. Байбарак Д. С. дирекцією заводу призначається і затверджується Міністерством суднової промисловості на посаді старшого будівельника серії кораблів проекту 1124 і 1125М (дизельні підводні човни).

За успішну здачу кораблів Байбарак Д. С. був нагороджений командувачем тихоокеанського флоту адміралом Юмашевим І. С. орденом Червоної зірки та медаллю «За перемогу над Японією». За трудову діяльність на заводі – медаллю «За доблесну працю у Великій Вітчизняній війні» і нагрудним знаком «Відмінник Мінсудпрома».

У 1948 р. Байбарак Д. С. переїжджає в м. Миколаїв і вступає до аспірантури на кафедру ДВЗ МКІ. У 1950 р. він був переведений в аспірантуру ЛКІ на кафедру ДВЗ для завершення теоретичного курсу. Науковим керівником призначається професор Ваншейдт В. О. У 1952 р. після закінчення аспірантури направляється в МКІ на кафедру ДВЗ в якості асистента.

У квітні 1953 р. Байбарак Д. С. у Вченій Раді ЛКІ успішно захищає кандидатську дисертацію на тему: «Дослідження характеру зміни основних параметрів робочого процесу суднового двотактного двигуна при роботі на змінних режимах», а в серпні того ж року йому було присуджено вчений ступінь кандидата технічних наук.

У березня 1955 р. Дмитро Степанович призначається за сумісництвом заступником декана машинобудівного факультету. У червні 1955 р. Вченою Радою МКІ він був затверджений на посаді доцента кафедри «Суднових ДВЗ і установок», а в листопаді на цій же Раді був представлений до затвердження в Вищій Атестаційній Комісії МВО СРСР у вченому званні доцента.

У 1960 г. наказом міністра Міністерства вищої і середньої спеціальної освіти СРСР в МКІ був утворений загальнотехнічний факультет і першим деканом був призначений доцент Байбарак Д. С., який брав найактивнішу участь в його організації. Це була його перша посада декана.

У жовтні 1961 року він обирається секретарем Вченої Ради інституту.

У лютому 1962 року на Вченій Раді інституту Байбарак Д. С. був обраний деканом машинобудівного факультету. На цій посаді проявив себе ініціативним організатором, працював в тісному контакті з громадськими організаціями інституту, приділяв велику увагу навчальній, науковій та ідейно виховній роботі серед студентської молоді. На довгі роки запам'ятається КВК між командами машфака і корфака, проведений в жовтні 1965 р. Найдіяльнішу участь в його організації брав декан Байбарак Д. С.

Однією з найважливіших подій в той період стало введення в дію нового корпусу інституту на проспекті Леніна, яке відбулося в 1965 р. Будівництво перебувало під постійним контролем ректора інституту професора Бузника В. М. Для допомоги будівельникам і прискорення введення нового корпусу в дію

ректором була створена спеціальна група сприяння та контролю за ходом будівництва, яку очолив Байбарак Д. С. Ним були створені студентські будівельні бригади, які облицьовували фасад керамічними плитками, заливали бетоном підлоги, стелили лінолеум, фарбували стіни, розвантажували обладнання та будівельні матеріали і т. п.

З введенням корпусу в експлуатацію істотно покращилася матеріальна база інституту. Завдяки цій події студенти отримали 11 лекційних аудиторій на 50...200 чоловік кожна, 14 аудиторій для групових занять, 25 навчальних лабораторій і кабінетів. Для наукової роботи в новій будівлі було 12 науково-дослідних лабораторій; спортивний зал розміром 307×15 м, конференц зала на 520 місць з широкоформатною установкою; бібліотека на 70 тисяч томів, читальні зали на 150 місць; буфет на 100 місць; медпункт та інші служби. За виконання ряду відповідальних доручень ректорату з будівництва Нового корпусу Байбараку Д. С. неодноразово оголошувалися подяки від керівництва інституту.

У червні 1967 р. в конференц залі Нового корпусу вперше відбулося вручення дипломів випускникам. В урочистій обстановці ректор інституту проф. Бузник В. М. вручив перший диплом з відзнакою одному з авторів цієї статті.

У 1968 р. в МКІ організовується факультет підвищення кваліфікації керівних працівників і фахівців суднобудівної промисловості. Він був створений на базі курсів підвищення кваліфікації інженерно-технічних працівників, які працювали в інституті з 1955 р. Слухачі цього факультету – інженери, які вже мають дипломи і працюють на виробництві в КБ і НДІ. Форма навчання без відриву і з відривом (на 2...6 місяців) від виробництва. Деканом факультету був призначений доцент Байбарак Д. С., який брав активну участь в його створенні. До речі, з його ініціативи було розроблено план забудови східного крила в Старому корпусі інституту. Планувалася споруда п'ятиповерхової будівлі для нового факультету. Це дозволило б створити єдиний замкнутий комплекс будівель Старого корпусу. Але в зв'язку з введенням в експлуатацію Головного корпусу в районі Соляних і виділенням

приміщень для факультету в Новому корпусі на пр. Леніна, від проекту будівництва східного крила в Старому корпусі відмовилися.

З 1973 року і до виходу на пенсію в 1983 р. Байбарак Д. С. працював доцентом на кафедрі суднових ДВЗ. Він відрізнявся схильністю до методичної роботи. До сих пір користується попитом серед студентів його навчальні посібники з розрахунку робочого циклу ДВЗ, динаміки і врівноваженості кривошипно-шатунного механізму, методичні вказівки щодо виконання курсових і дипломних проектів. Запам'яталися його графіки виконання курсових і дипломних проектів, та скрупульозність, з якою зазначалося просування кожного студента.

Після виходу на пенсію Дмитро Степанович ще понад десять років трудився на «освітнянській ниві», працюючи вчителем математики і креслення в середній школі м. Нова Одеса.

У 1999 році, коли відзначалося 75-річчя машинобудівного факультету він був запрошений, в якості почесного гостя, де виступив з теплими спогадами і добрими словами напуття нинішнім студентам. Йому була вручена Почесна Грамота і видана до цього часу книга «Історія машинобудівного факультету» з щирими словами подяки авторів.

Того ж року група викладачів, вихованців Дмитра Степановича, на чолі з ректором проф. Романовським Г. Ф. їздила в м. Нова Одеса на його ювілей – 80-річчя з дня народження. У теплій, неформальній обстановці було багато спогадів, сказали добрі слова подяки за все те, що дав цей чоловік кожному з нас.

Такий він, Дмитро Степанович Байбарак, неабияка і неординарна людина, тричі декан, чудовий організатор, прекрасний лектор, блискучий педагог, інженер з великої літери.

Пішов з життя Байбарак Д. С. в 2001 році, але світла пам'ять про нього збережеться тривалі роки.

Далі мова піде про унікальну людину, в якій чудово поєднувалися риси прекрасного педагога і вченого, відомого дизеліста і відомого в Україні та за її

межами тренера з академічного веслування та якому цього року виповнилося б 90 років.



Лукін Анатолій Іванович народився 29 травня 1929 р. м. Миколаєві в сім'ї робітника. У 1937 році вступив в залізничну школу №20, в якій в 1941 році закінчив 5-й клас. У роки війни знаходився в окупованому Миколаєві. У лютому 1944 р. на вокзалі був схоплений німцями і вивезений до Німеччини в м. Котбус. В початку 1945 р. був перевезений до Західної Німеччини, де звільнений американськими військами. З липня по жовтень 1945 року працював на демонтажі хімічного заводу в м. Нюрнберг (Радянська частина). У листопаді 1945 р. приїхав в м. Миколаїв і вступив в 6-й клас школи №39. У 1947 р. закінчив 7 клас і вступив до Миколаївського електромеханічного технікуму, де закінчив перший курс і перейшов в 10 клас школи №39, який закінчив в 1949 р. і вступив на перший курс Миколаївського кораблебудівного інституту на спеціальність «Двигуни внутрішнього згоряння». За час навчання в інституті Лукін А. І. отримував, в основному, відмінні оцінки, особливо на старших курсах. Виявив схильність до конструкторської роботи, беручи участь в кафедральному СНТ, а також активно почав займатися академічним веслуванням. Свої художні здібності він реалізував в оформленні студентських багатотиражок, був членом редколегії газет «Механік» та «Спортивний вісник».

У відгуку на дипломний проект Лукіна А. І., який дав керівник проекту, доцент Байбарак Д. С., зокрема, було відзначено «відмінно розроблений конструкторський вузол – насос примусового змащення для періодичної подачі невеликої кількості масла під високим тиском (до 200 атм.), над яким дипломник працював протягом 3-х останніх років в дизельному гуртку СНТ і який в дипломному проекті знайшов конструктивне завершення, що визначає можливість рекомендувати його до промислового виготовлення». До речі, цією розробкою зацікавився Миколаївський завод мастильних систем. Після

закінчення інституту в 1955 р. Анатолій Іванович був направлений на завод імені Носенка, де працював майстром в судномонтажному цеху №45.

Робота на заводі не зовсім задовольняла допитливого молодого фахівця, хоча він досить швидко освоївся з особливостями заводського життя, беручи участь в монтажі головних і допоміжних двигунів на військові кораблі та цивільні судна.

Бажання працювати на науково-педагогічній ниві в 1956 р. привело Лукіна А. І. в МКІ на кафедру «Суднові ДВЗ і установки», де він був прийнятий на посаду старшого лаборанта в теплотехнічну лабораторію. З вересня 1957 року вже працює асистентом кафедри. Маючи хорошу теоретичну підготовку за фахом і достатні практичні навички, йому доручали вести практичні заняття та лабораторні заняття з курсів «Суднові ДВЗ» і «ССУ з ДВЗ», а також вести курсове і дипломне проектування. З роботою справлявся досить успішно.

У вересні 1962 р. Лукін А. І. обирається на посаду старшого викладача кафедри СДВЗ.

На ряду з педагогічною діяльністю він бере участь в науковій роботі, займаючись застосуванням поліамідних підшипників для суднових механізмів, а також керує науково-технічним студентським гуртком на кафедрі.

Лукін А. І. брав активну участь у громадському житті в інституті (зав. відділом багатотиражної газети МКІ «Кораблебудівник») і в місті (голова тренерської Ради м. Миколаєва з академічного веслування).

Займаючись науковими дослідженнями в області інтенсифікації процесів розпилювання і сумішоутворення в двигунах при дії ультразвуку, Анатолій Іванович підготував і успішно захистив в червні 1974 року у Вченій Раді МКІ кандидатську дисертацію на тему: «Дослідження впливу ультразвуку на розпилювання палива в суднових дизелях», а в листопаді цього ж року ВАК СРСР видала йому диплом кандидата технічних наук.

У 1977 р. Лукін А. І. затверджений у вченому званні доцента.

На посаді доцента кафедри СДВЗ він працював до останніх днів свого життя (травень 2009 року).

Володіючи неабиякими конструкторськими здібностями, Лукін А. І. був провідним конструктором з механічної частини досить відомої яхти «Ікар», яка була спроектована в СКБС «Яхта» МКІ імені адмірала Макарова в 1978–1986 рр. і яка вперше в Радянському Союзі в 1987–1988 рр. за 327 діб здійснила навколосвітню подорож.

Він був автором і співавтором понад 70 наукових статей, навчальних посібників і методичних вказівок, в тому числі і підручника «Суднові двигуни внутрішнього згоряння», який був виданий у видавництві «Суднобудування» в 1989 р., небувалим за нинішніми мірками накладом – понад 16 тисяч примірників і розійшовся по всьому Радянському Союзу.

За довгі роки роботи в інституті Лукін А. І. підготував не одну сотню інженерів-механіків з суднових ДВЗ. Він був керівником дипломного проекту у одного з авторів цієї статті в далекому 1967 році і керівником курсового проектування у іншого автора в 2003 році. Широко освічена, ерудована, художньо обдарована людина із задоволенням віддавав свої сили і час вихованню молоді, будучи прикладом акуратності, витримки, інтелігентності, високої культури і професіоналізму. Він мав гарний каліграфічний почерк. Дуже запам'яталися барвисто оформлені ним пам'ятні листівки в дні ювілеїв викладачів і співробітників кафедри інституту, а також споріднених вузів і підприємств.

Безліч вдячних його учнів із захопленням згадують прекрасні лекції, практичні заняття, на яких він, однаково володіючи правою і лівою руками, витончено крейдою малював на дошці ескізи складних деталей ДВЗ і принципові схеми систем суднових дизельних установок. Лукін А. І. був один із небагатьох, хто міг запросто поговорити з молоддю про насущні проблеми сучасності, про вічні цінності, про людську гідність і людський обов'язок, про найцікавіші аспекти сучасної техніки і її історії.

Свої кращі якості він передавав учням не тільки як викладач, а й як тренер з академічного веслування. Успішно поєднуючи дві дуже непрості професії, Лукін А. І. зумів стати відомим в Україні тренером і заслужив шану і повагу викладача зі складних технічних дисциплін, викладаючи теорію і конструкцію

ДВЗ. За сорок шість років спортивної діяльності ним підготовлено 59 майстрів спорту України з колишнього СРСР. За високі показники в спорті в 1965 р. йому було присвоєно почесне звання «Заслужений тренер України». До речі, Лукін А. І. був першим заслуженим тренером на Миколаївщині. Він отримав нагороду «Відмінник фізичної культури СРСР».

Як старший тренер відділення академічного веслування Миколаївської школи вищої спортивної майстерності (ШВСМ) Лукін А. І. приділяв багато уваги розвитку спортивної бази школи. За його кресленнями в цій школі був побудований гребний басейн, що дозволило в міжсезоння навчати веслуванню і вдосконалювати його техніку, підвищувати рівень спеціальної підготовки.

Проект гребного басейну, виконаний Лукиним А. І., був узятий за прототип при будівництві таких споруд в Херсонській ШВСМ і Київському державному університеті фізичної культури. Ним були спроектовані (тут проявилася конструкторська жилка Анатолія Івановича) і виготовлені спеціальні тренажери для занять із загальної фізичної підготовки.

У 1994 р., за погодженням з Держкомспортом України, Лукін А. І. створив при Миколаївській ШВСМ лабораторію лікарсько-педагогічного контролю, розробив для неї спеціалізований гребний тренажер, оснащений сучасною вимірювальною апаратурою і ЕОМ. Ця лабораторія є єдиною в Україні, де проходять обстеження члени збірних команд країни та області з академічного веслування з метою контролю розвитку спеціальних фізичних якостей, оцінки та коригування техніки веслування, перевірки рівня функціональної підготовленості.

Лабораторія дозволила підготувати і вивести на найвищий рівень сімох учасників Олімпійських ігор. Крім того, Лукін А. І. підготував велику плеяду чемпіонів і призерів різних міжнародних і всеукраїнських змагань. Колеги по спорту з любов'ю називали Анатолія Івановича академіком академічного веслування.

Не стало Лукіна А. І. в травні 2009 року. Він не дожив до свого 80-річного ювілею близько двох тижнів.

І ще про одного ювіляра кафедри ДВЗ, прекрасну і у всьому неординарну людину, який в цьому році відзначав би свій 80-річний ювілей.



Сацький Анатолій Григорович народився 17 вересня 1939 року в м. Миколаєві в сім'ї службовців. Його батько Сацький Григорій Федорович, працював до війни на заводі імені Марті контрольним майстром. Мати, Літке Ельза Гіговна, була німкенею, до війни працювала вчителькою німецької мови в школі-інтернаті №1. У роки війни батьки перебували в м. Миколаєві, після війни були репресовані і заслані в Алтайський край в с. Михайлівка. Маленький Толя залишився в м. Миколаєві під опікою тітки. У 1946 р. він пішов до 1-го класу школи-інтернат №1 м. Миколаєва. Після закінчення 4-го класу його відправили до батьків в Алтайський край, де він в 1956 році закінчив 10-й клас Михайлівської середньої школи. В цьому ж році Сацький А. Г. приїхав в м. Миколаїв і поступив на завод «Дормашина», де працював токарем і очолював комсомольську бригаду. У 1957 р. він вступив на 1-ий курс Миколаївського кораблебудівного інституту на машинобудівний факультет за спеціальністю «Суднові силові установки». В інституті був старостою групи, в 1962 р. став членом КПРС, був позаштатним секретарем Миколаївського міськкому комсомолу.

У вересні 1962 року, після закінчення 5-го курсу, за рознарядкою МВССО УРСР Сацький А. Г. був направлений в Польську Народну Республіку для подальшого навчання, проходження переддипломної практики, виконання дипломного проекту та його захисту. Тема дипломного проекту йому була видана кафедрою суднових силових установок і турбін МКІ перед від'їздом в ПНР.

Дипломний проект він виконав при Гданському політехнічному інституті, на факультеті суднобудування. У 1963 р. після захисту проекту рішенням комісії цього інституту йому було присвоєно звання інженер-магістра суднобудування і виданий відповідний диплом ПНР.

Після повернення в інститут Сацький А. Г. наказом ректора був відрахований, як такий, що закінчив МКІ, з присвоєнням кваліфікації інженера-механіка. При відрахуванні з інституту він не отримав ніякого офіційного документа, що підтверджує закінчення МКІ і отриману кваліфікацію. При цьому він був направлений на роботу на Чорноморський суднобудівний завод імені Носенка в цех №40 помічником майстра. При оформленні на роботу у Сацького А. Г. виникли труднощі, оскільки він нічим не міг підтвердити свою освіту, а також справжність польського диплома. Довелося Анатолію Григоровичу звернутися до керівництва інституту, щоб вирішити ситуацію, що склалася. Керівництво в свою чергу, звернулося в МВССО УРСР за роз'ясненням. Міністерські чиновники прийняли рішення, що Сацькому А. Г. треба виконати і захистити дипломний проект в МКІ, оскільки він був спрямований в ПНР начебто тільки для проходження переддипломної практики.

Сацький А. Г., працюючи на заводі імені Носенко, ліквідував академічну різницю по ряду дисциплін навчального процесу, виконав дипломний проект на тему: «Ескізний проект силової установки рибообробної бази типу «Піонерський», успішно його захистив в червні 1964 року і отримав кваліфікацію інженер-механіка за спеціальністю «Суднові силові установки». Так закінчилися його колізії з отримання подвійної вищої освіти.

У 1964 р. Сацький А. Г. був прийнятий за конкурсом на кафедру деталей машин і механіки МКІ в якості викладача. У 1965 р. він вступає до очної аспірантури на кафедру ДВЗ. Науковим керівником був призначений доцент, канд. техн. наук Чуєшко К. Е. Після закінчення аспірантури в 1968 р. він залишився на кафедрі ДВЗ асистентом, а в 1969 р. був обраний за конкурсом старшим викладачем. У 1970 р. Сацький А. Г. в Одеському інституті інженерів морського флоту успішно захистив кандидатську дисертацію на тему: «Застосування теорії подібності стосовно досліджень суднових лопатевих насосів дизелів». У травні 1972 р. йому був виданий диплом кандидата технічних наук.

У 1971 р. він проходив наукове місячне стажування в Гданському політехнічному інституті. Метою відрядження було вивчення методів комплектації систем танкерів і дослідження їх роботи, які застосовувались в польському суднобудуванні. Результатом відрядження було написання Сацьким А. Г. монографії «Насосні установки морських танкерів», виданому у видавництві «Суднобудування» в 1974 р.

У 1974–1975 рр. Сацький А. Г. проходив наукове стажування в Гданському політехнічному інституті на факультеті суднобудування, де займався проблемами проектування раціональних дизельних установок і їх автоматизацією.

У 1974 р. був обраний на посаду доцента кафедри ДВЗ за конкурсом, а в 1976 році йому було присвоєно вчене звання доцента по кафедрі суднових ДВЗ.

Одному з авторів цієї статті (Наливайко В. С.) довелося працювати з Анатолієм Григоровичем з 1967 р. Прийшовши на кафедру СДВЗ зовсім молодим фахівцем, йому було доручено проводити лабораторні роботи з суднових допоміжних механізмів і керувати курсовим проектуванням з насосів. Сацький А. Г. охоче ділився усіма премудрощами конструкцій і розрахунків всіх типів насосів – відцентрових, шестеренних, гвинтових, оскільки для нього, дизеліста, ця область техніки містила багато невідомого і навіть цікавого. Ця співпраця в подальшому вилилася в написання спільних навчальних посібників з розрахунку відцентрових насосів, з систем суднових середньообертових двигунів, виданні таких унікальних посібників, як «Редуктори суднових дизельних установок» і «Планетарні редуктори суднових дизельних установок». За його ініціативою була написана спільна стаття «Історія будівлі Старого корпусу МКІ».

Сацький А. Г. відрізнявся від інших колег великою областю наукових інтересів: від історії кораблебудування і флоту до суднових систем та допоміжних механізмів. Він був автором понад 60-ти наукових і навчально-методичних робіт, в тому числі монографії «Насосні установки морських танкерів» і 30-ти історичних публікацій в журналах «Суднобудування»,

«Питання історії», «Морський флот», «Судноплавство», «Морський історичний збірник», в збірнику статей Інституту історії СРСР.

Завжди вражало його скрупульозне вивчення історії розвитку техніки взагалі і кораблебудування зокрема. Нам здається, він був істориком від бога і, якби існувала така вчена ступінь, як доктор історико-технічних наук, Анатолій Григорович був би першим на неї претендентом. Він завжди говорив, що свою історію має не тільки людина, народ, країна, але також її мають машини, кораблі, будівлі. Пригадується, якої праці коштувало йому знайти справжні креслення первістка миколаївського кораблебудування – фрегата «Святий Миколай».

Особливе ставлення у Сацького А. Г. було до видавничої справи. Дев'ять років він працював за сумісництвом відповідальним редактором багатотиражної газети «Кораблебудівник». За роботу в газеті неодноразово нагороджувався Грамотами МВССО СРСР та інституту. Був науковим редактором видання «Машинобудівний факультет МКІ-УГМТУ. Сторінки історії». Його критичні та професійні зауваження допомогли авторам цього видання в уточненні оцінки тих чи інших історичних подій і поліпшенні якості видання в цілому. Ми вдячні йому за те, що він ввів нас в таємничий світ архівів, навчив правильно і обережно працювати з архівними матеріалами.

Сацький А. Г. запам'ятався своєю скромністю, доброзичливим ставленням до людей, працьовитістю і любов'ю до інституту і роботи. Він заслужено користувався авторитетом і повагою серед студентів, викладачів і співробітників кафедри, факультету, інституту, університету.

Неординарність Анатолія Григоровича проявилася навіть у його смерті. Він помер, так би мовити під час виконання службових обов'язків. Під час відрядження до міста Херсон для читання лекцій йому несподівано стало погано, і він помер від інфаркту на сходинках будівлі Херсонської філії УГМТУ за 5 хвилин до початку лекції. Днем раніше йому виповнилося 64 роки.

Література

1. Бугаенко Б. А., Галь А. Ф., Костенко Н. М. Николаевский кораблестроительный. Очерк истории института-университета. Николаев: Возможности Киммерии, 1995. 241 с.

2. Наливайко В. С., Тимошевский Б. Г. История кафедры Двигателей внутреннего сгорания и теплотехнической лаборатории. Николаев: НУК, 2011. 124 с.

3. Первов Г. А. Бегущие по волнам (о николаевских гребцах и парусниках): учебное пособие. Николаев: НФ НаУКМА, 2001. 100 с.

4. Сацкий А. Г. Судьба первенца (фрегат «Святой Николай»). Николаев: издатель Лев Траспов, 2018. 260 с.

Nalyvayko V. S., candidate of technical sciences, Professor of the Department of Internal Combustion Engines, Plants and Technical Exploitation, Mechanical Engineering Educational and Scientific Institute of Admiral Makarov National University of Shipbuilding (Ukraine, Mykolayiv), vasylnalyvaiko@nuos.edu.ua

Gogorenko O. A., candidate of technical sciences, Associate Professor of the Department of Internal Combustion Engines, Plants and Technical Exploitation, Mechanical Engineering Educational and Scientific Institute of Admiral Makarov National University of Shipbuilding (Ukraine, Mykolayiv), oleksiy.gogorenko@gmail.com

The life and scientific paths of jubilee diesel engineers are considered, which in 2019 could celebrate 100, 90 and 80 years from the day of birth. The article refers to the dean of the Faculty of Engineering, associate professor of the Department of Marine ICE and Installations Baibarak Dmitry Stepanovich, a famous diesel engineer and well-known in Ukraine and beyond rowing coach Anatoly Ivanovich Lukin, and about a wonderful and extraordinary person – assistant professor Satskiy Anatoly Grigorevich.

Key words: Baibarak D. S., Lukin A. I., Satskiy A. G.