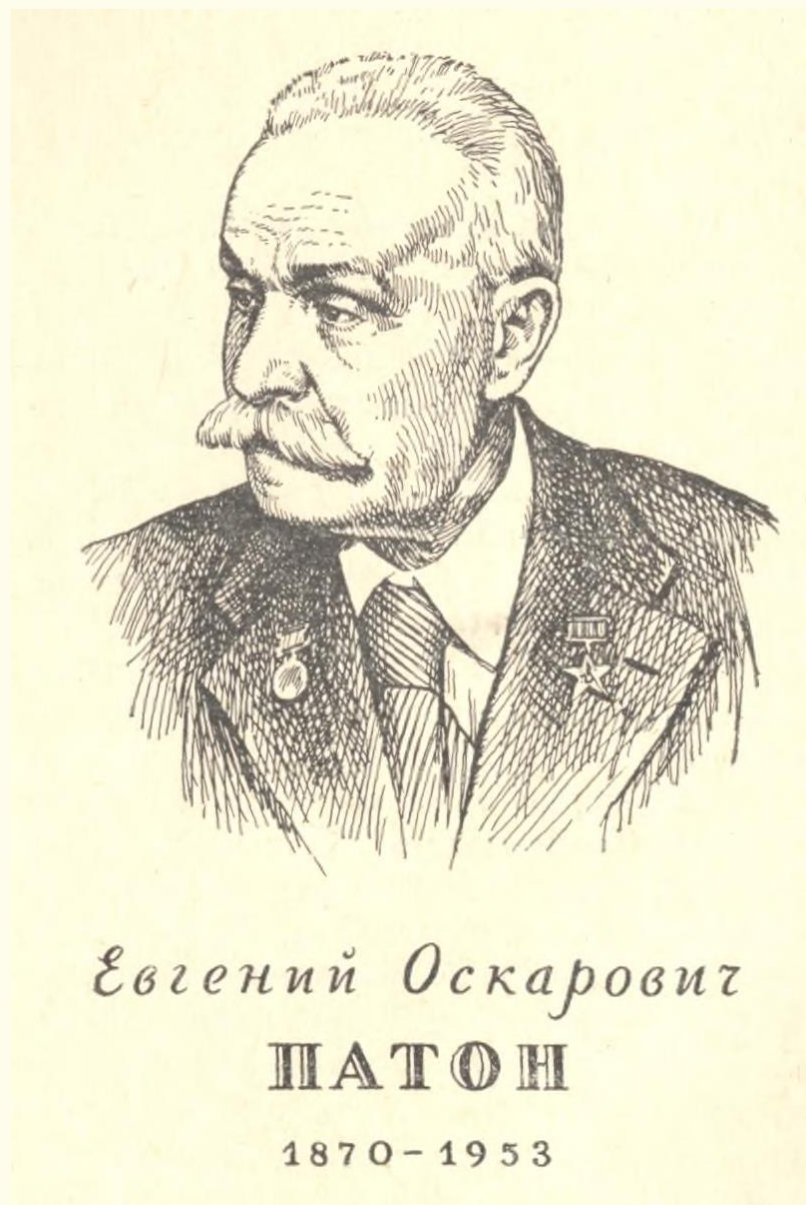


# Очерки о жизни

к юбилею

выдающихся русских учёных и  
деятелей естествознания и техники  
с мировым именем

По страницам издания «Люди русской науки».  
Том «Техника», издательство «Наука». Москва 1965 год.



# 150 лет

со дня рождения

**Евгения Оскаровича  
Патона**



Имя крупнейшего советского ученого, выдающегося специалиста в области мостостроения и электросварки металлов Евгения Оскаровича Патона хорошо известно в нашей стране и за рубежом.



*Дрезденский  
технический  
университет*

Он осуществил обширные комплексные научно-исследовательские работы по вопросам прочности сварных конструкций, изысканию и внедрению различных высокоэффективных способов сварки в промышленность, созданию поточных линий в сварочном производстве, разработке технологии и аппаратуры автоматической сварки и т. д.

Евгений Оскарович Патон родился 5 марта 1870 г. в Ницце (Франция) в семье русского консула, а в прошлом гвардейского полковника, затем военного инженера Оскара Петровича Патона.

В 1888 г. Е. О. Патон одним из первых учеников окончил гимназию в Бреславле (Германия), куда был переведен его отец. К этому времени под влиянием рассказов отца о русских инженерах-мостостроителях, многих из которых он знал лично,— С. В. Кербедзе, Д. И. Журавском, Н. А. Белелюбским и других, Е. О. Патон твердо решил стать инженером-мостостроителем.

Осенью того же года Е. О. Патон поступает в Дрезденский политехнический институт. Но его не покидает мечта получить кроме немецкого диплома еще диплом русского инженера.

В 1894 г. он блестяще закончил институт со званием инженера-строителя и был оставлен ассистентом при кафедре статики сооружений и мостов. Одновременно он начал работать конструктором проектного бюро по постройке Дрезденского вокзала.

*Главный ЖД вокзал  
Дрездена*



Сразу же после окончания Дрезденского политехнического института Е. О. Патон обратился в русское Министерство путей сообщения с настойчивой просьбой допустить его в виде исключения к защите диплома в Петербургском институте инженеров путей сообщения. Однако, вместо просимых Е. О. Патоном поверочных испытаний, его только соглашались принять на 5-й курс института с обязательной сдачей экзаменов по всем предметам и составлением пяти выпускных проектов.



Несмотря на все уговоры остаться в Германии, Е. О. Патон принял твердое решение уехать в Россию, где, как он хорошо понимал это, были очень нужны хорошие мостовики.

В августе 1895 г. он уехал в Россию и поселился в Петербурге. Требования института были необоснованно суровыми, но он принял их. Пришлось потерять еще год и снова стать студентом, хотя он уже был дипломированным инженером, имевшим опыт самостоятельного проектирования моста, участвовал в строительстве крупного вокзала и проводил занятия со студентами. Год учебы в Институте инженеров путей сообщения для Е. О. Патона был весьма напряженным. За этот год была выполнена такая колоссальная работа, которая в обычных условиях потребовала бы, по словам Е. О. Патона, двух-трех лет.

С октября 1895 по май 1896 г., он подготовился к сдаче экзаменов по двенадцати предметам, которых не было в программе Дрезденского института, и выполнил за четыре месяца пять дипломных проектов.



*В 1925 году по проекту Е. О. Патона  
в Киеве был создан Мост имени Евгении Бош*

В самом ответственном проекте — проекте моста— Е. О. Патон при расчете конструктивных элементов пошел по новому пути. Отказавшись от старого сложного аналитического метода расчета, он применил способ расчета по инфлюэнтным линиям, за что и получил похвальные отзывы от известных мостостроителей профессоров института Л. Д. Проскуракова и Л. Ф. Николаи.

Первые годы инженерной деятельности Е. О. Патона совпали с интенсивным железнодорожным строительством в России. Это было время быстрого развития капитализма в России, начавшегося после отмены крепостного права.

С первых же дней своей инженерной деятельности в России Е. О. Патону посчастливилось работать под руководством весьма квалифицированных мостостроителей. Начальником Технического отдела дороги был Ф. С. Ясинский. Годы работы Ясинского на Николаевской дороге были наиболее яркими страницами его творческой деятельности. Он сочетал в себе знание теории и опыт многолетней практической работы.

Впоследствии Е. О. Патон весьма высоко оценил руководство Ф. С. Ясинского, который, по его словам, был *«благородным примером того, как надо жить на земле»*.

Влияние Ф. С. Ясинского на Е. О. Патона было огромным. Многие черты характера, необходимые для исследовательской деятельности, выработались у Е. О. Патона под этим влиянием. Наиболее характерная сторона научных работ Ясинского — практическая направленность — была в полной мере присуща и его ученику.

Другим ученым, оказавшим большое влияние на Е. О. Патона, был известный всему техническому миру России профессор Л. Д. Проскураков, знаменитый мостостроитель. Он первым начал применять простые треугольные фермы, весьма экономные и прочные в железнодорожных мостах с большими пролетами. Он первый в России оценил графоаналитические методы расчета, в частности метод расчета по инфлюэнтным линиям, и начал с успехом применять их в мостостроении. Эти методы расчета в дальнейшем были развиты Е. О. Патоном.

Общение с такими людьми, как Ф. С. Ясинский, Л. Д. Проскураков, Н. А. Белелюбский, отличительной чертой которых было стремление к решению новых задач, как в научно-исследовательской, так и в инженерной и педагогической деятельности, конечно, не могло не сказаться на формировании характера молодого Патона.

Феликс Ясинский



С самого начала самостоятельной инженерной деятельности Е. О. Патон проявил себя борцом против рутины и технической косности в решениях мостовых сооружений.

После успешной защиты диссертации в 1901 г. Е. О. Патон был назначен экстраординарным профессором кафедры мостов Московского училища инженеров путей сообщения. Тогда же он приступил к изданию учебников, необходимых для подготовки специалистов-мостостроителей. В это время начинает выходить, наряду с другими работами, его капитальный многотомный курс **«Железные мосты»**, выдержавший пять изданий.

В 1905 г. Е. О. Патон приступил к работе в Киевском политехническом институте, где организовал кафедру мостов и руководил ею на протяжении более четверти века.

Реформы Е. О. Патона были не по душе, как администрации Киевского политехнического института, так и профессуре, предпочитавшей идти по протоптанным дорожкам и относившейся недоброжелательно к каким бы то ни было нововведениям.

Попытки Е. О. Патона перестроить систему преподавания встретили упорное сопротивление. Не сумев добиться проведения в жизнь своих проектов по перестройке учебного процесса, Е. О. Патон вынужден был оставить руководство деканатом инженерного факультета. Это нанесло ученому весьма большую душевную травму.



Евгений Оскарович Патон 1910-е

Как автор проектов Патон пользовался у заказчиков популярностью. Его мосты были красивы и дешевы. Но и на этом поприще его постигло разочарование. То новое, что он вносил в работу — рациональное проектирование, направленное на экономию металла, а также удешевление проекта и строительства мостов,— не всегда находило должную поддержку.

Все это привело к тому, что в жизни ученого наступил кризис. К середине своего жизненного пути Патон, к тому времени блестяще образованный инженер, профессор, крупный ученый, автор многих проектов и нескольких теоретических курсов, добившийся в жизни материального благополучия, официального признания, почувствовал страшную душевную пустоту, его тяготила неудовлетворенность своей жизнью.

Критически оценивая итоги пройденного пути, ученый неожиданно для всех в 1913 г. принимает решение об отставке и покидает работу, хотя в это время выходят в свет написанные им третий и четвертый тома курса **«Железные мосты»** и широко известный курс **«Деревянные железнодорожные мосты»**.

Позже, вспоминая об этом своем шаге, Е. О. Патон писал: *«В 1913 г. я подал директору Киевского политехнического института прошение об отставке. Мне было тогда 43 года, но я решил отойти от активной деятельности. Это был переломный момент в моей жизни. Я осмотрелся и вдруг увидел, что я чужой в своей среде, белая ворона, что хозяевам жизни не нужны мои стремления и порывы, мой напряженный труд, мои способности и мысли, что перспектив для творческой деятельности нет никаких. И я решил отойти от жизни, поселиться в Крыму, отдать семье, книгам, природе»*.

В 1913 г. Е. О. Патон уехал в Крым. Здесь он перенес тяжелую болезнь и уехал лечиться во Францию, где его застала первая мировая война. Только в начале 1915 г. ему с трудом удалось вернуться на родину. Он снова приступил к работе в Киевском политехническом институте. Он первым начал разрабатывать проекты стальных разборных мостов, устанавливаемых вместо взорванных.



Великую Октябрьскую социалистическую революцию Е. О. Патон, по его словам, «встретил растерянно». Но постепенно он все лучше начинал понимать значение совершившегося переворота, начинал все активнее участвовать в строительстве новой жизни и закончил свой жизненный путь активным борцом партии коммунистов.

*«...Революция властно вмешалась в мое решение,— писал Е.О.Патон.— После Октябрьской социалистической революции моя жажда к труду нашла свое полное удовлетворение. Я перестал быть чудаком-профессором, который, имея материальные средства, всю свою жизнь отдавал составлению учебников и проектов, разрабатывал дешевые конструкции с наименьшей затратой металла — вместо того, чтобы вести „нормальный“ образ жизни, проводить вечера в „приятном“ обществе или за карточным столом. Я стал настоящим гражданином своего Отечества, так как изменился взгляд на труд. На знаменах молодой республики было написано: „Кто не работает, тот не ест“. Моя любовь к труду навечно связала меня с Советской властью. Советский строй омолодил меня».*

После изгнания из Киева интервентов, в начале 20-х годов, Е.О.Патон все свои силы отдает восстановлению разрушенных мостов и занятиям со студентами в Киевском политехническом институте. О своих мыслях и чувствах в этот период Е.О.Патон писал так: *«Когда-то все, что я делал, было все же моим сугубо личным, так сказать, внутренним делом. Теперь я видел, как мои идеи, проекты, мысли незаметно для меня самого стали частью того, чем живет весь народ».*

1925—1928 гг. Е.О.Патон очень большое внимание уделяет восстановлению железнодорожного транспорта нашей страны, подготовке кадров мостостроителей, созданию новых учебников и монографий по мостостроению.

За время с 1896 по 1929 г. им было разработано много проектов мостов: **Мухранский мост в Тбилиси**, шоссейные мосты через реки **Сож**, **Рось** и **Днепр** и ряд железнодорожных мостов.

Разработанная им оригинальная система конструкций разборных мостов, выгодно отличающаяся от ранее существовавших систем, предложенных за рубежом, широко применялась русской армией в первой мировой войне под названием мостов Патона.

Евгений Оскарович Патон



Обширные исследования Е.О.Патона в области мостостроения способствовали созданию отечественной школы мостостроения и сыграли видную роль в создании ныне применяющихся конструктивных схем и решений для стальных мостов. По различным вопросам мостостроения Е.О.Патон опубликовал свыше 160 работ.

С 1929 г. начинается большая творческая работа ученого в новой области техники — в области электрической сварки металлов, которой с тех пор он занимался до конца своей жизни.

Е.О.Патон отчетливо представлял себе недостатки мостовых конструкций, из которых едва ли не самым существенным были клепаные соединения элементов.

Огромное строительство, предусмотренное планом индустриализации страны, было невозможно без самого широкого использования электросварки. Ученый-патриот об этом писал: *«Желание послужить делу пятилеток толкнуло меня в 59 лет, после 33 лет работы по мостам, взяться за новое тогда в нашей стране дело — электросварку».*

Е.О.Патон быстро определил большие потенциальные технико-экономические преимущества электросварки по сравнению с клепкой: она ускоряла процесс соединения конструкций, требовала меньше металла, была дешевле и менее трудоемкой.

С присущей ему энергией Е.О.Патон взялся за дело. В 1929 г. он организовал в Киеве при кафедре инженерных сооружений Академии наук УССР небольшую электросварочную лабораторию.



Электродуговая ручная сварка  
покрытым электродом

Работы, выполненные Е.О.Патоном вместе с его учениками и сотрудниками в 30-х годах, посвященные исследованию прочности различных сварных конструкций, изысканию конструктивных форм, оптимально отвечающих условиям сварки, сыграли исключительно важную роль в разрешении наиболее актуальных вопросов в области проектирования сварных металлических конструкций. Они научно обосновали и облегчили рациональный переход в нашей стране от клепаных конструкций к сварным и явились ценнейшим вкладом в советскую науку и технику.

Исследования Е.О.Патона, наряду с исследованиями других ведущих ученых нашей страны — Г.А.Николаева, Н. Н. Рыкалина, Н.О.Окерблома, В.П.Вологодина и др.,—дали возможность создать науку о проектировании, расчете и изготовлении сварных конструкций.

Особое внимание, которое уделял Е.О.Патон процессам механизации и автоматизации электросварки, определялось как необходимостью замены тяжелого ручного труда сварщиков работой сварочных автоматов и полуавтоматов, так и необходимостью повышения производительности труда с одновременным совершенствованием самого процесса дуговой сварки, обеспечивающим высокое и однородное качество сварного шва.

Институт электросварки имени  
Е. О. Патона  
(ИЭС им. Е. О. Патона)



Институт электросварки отказался от копирования заграничных образцов, и сварочные автоматы отечественной конструкции по своим технико-экономическим качествам, по портативности и маневренности впоследствии намного превзошли лучшие заграничные образцы.

Большое значение имели научно-исследовательские работы по технологии сварки, проводимые под руководством Е.О.Патона в первые годы ее внедрения. По мере развития электросварки и расширения области ее применения все более жесткими становились требования к сварному шву.

Используя десятилетний опыт работы Института электросварки, а также обобщив результаты научных исследований, выполненных в нашей стране Е.О.Патон и группа сотрудников Института в 1939—1940 гг. закончили разработку нового отечественного метода сварки — автоматической (или, как ее тогда называли, «скоростной») сварки под слоем флюса, получившей широкую известность под названием «метода Патона».

В 1940 г. вышла в свет первая в мировой литературе монография Е.О.Патона по вопросам сварки — «Автоматическая сварка голым электродом под слоем флюса». Автоматическая сварка под флюсом сыграла выдающуюся роль в развитии сварочной техники в СССР, сразу же получив признание и высокую оценку.

В 1940 г. было принято специальное постановление о широком внедрении ее в народное хозяйство. Руководство работами по внедрению было возложено на Е. О. Патона, назначенного государственным советником при Совнаркомом СССР.

Автоматическая сварка под флюсом быстро нашла широкое применение на крупнейших советских заводах при изготовлении железнодорожных цистерн, паровых котлов, строительных металлоконструкций, судовых корпусов и т. д.

Метод автоматической сварки под флюсом стал мощным орудием технического прогресса. Разработанная Е.О.Патоном автоматическая сварка под флюсом совершила в буквальном смысле революцию в промышленности и строительстве. Она не только заменила тяжелый труд сварщиков, но и коренным образом изменила облик многих заводов, отдельных отраслей промышленности. В ряде случаев было осуществлено поточное производство сварных конструкций и изделий. Например, автоматическая сварка под флюсом в корне изменила технологию производства стальных тонкостенных труб большого диаметра (необходимых для сооружения магистральных трубопроводов), технологию строительства судов, технологию изготовления котлов и резервуаров, крупных двутавровых балок и т. д.

Особенно широкое распространение получила автоматическая сварка под флюсом в годы Великой Отечественной войны. Вершиной большой и необычайно содержательной жизни Е.О.Патона был его вдохновенный творческий труд в это время. Когда началась война, ученому был 71 год.

Город Киев, в котором он работал, был временно захвачен врагом. Е. О. Патон уезжает на Урал, на крупнейший завод, обеспечивающий героическую Советскую Армию боевой техникой. Проводя дни, а очень часто и ночи в цехах, он видел наиболее трудные участки работы танкостроителей. В тесном содружестве с работниками завода сотрудники Института электросварки под непосредственным руководством Е.О.Патона за короткий срок организовали впервые в истории сварочной техники поточное производство танковых бронекорпусов. Широко применялась сварка под флюсом и при изготовлении других видов вооружения и боеприпасов.



Работы Е.О.Патона сыграли большую роль в повышении обороноспособности нашей страны; в связи с этим в 1943 г. ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда; за выдающиеся заслуги он был награжден шестью орденами Советского Союза и медалями. В декабре 1943 г. Е.О.Патон подал заявление о приеме его в члены Коммунистической партии. В начале 1944 г. решением ЦК КПСС замечательный ученый Е.О.Патон был принят в члены Коммунистической партии без прохождения кандидатского стажа.

После освобождения столицы Украины от гитлеровских захватчиков в 1944 г. Е.О.Патон вместе с институтом возвратился в Киев и возглавил там работы по выполнению решений Государственного Комитета Обороны о широком внедрении автоматической сварки на восстанавливаемых заводах в освобожденных районах страны.

В феврале 1945 г. Патон был избран вице-президентом Академии наук УССР. В марте этого же года страна отметила 75-летие со дня его рождения и 50-летие научной, инженерной, педагогической и общественной деятельности. В ознаменование этой даты Институту электросварки было присвоено имя Е.О.Патона.



В 1945—1950 гг. Патон руководил созданием и внедрением новых прогрессивных способов сварки. Были созданы оригинальные конструкции различных сварочных автоматов. Также были разработаны основные типы сварочных станков и разнообразных приспособлений.

Хотя создание и внедрение автоматической сварки под флюсом было главным делом, которому Патон уделял основное внимание, но он занимался также контактной электросваркой, полуавтоматической сваркой, работой в области сварки цветных металлов и созданием механизированного способа сварки алюминия по флюсу. Огромная работа Патона в области механизации сварочных работ в монтажных условиях привела к созданию способа сварки вертикальных швов с принудительным формированием, последующим логическим научным развитием которого явилась разработка принципиально нового высокопроизводительного способа сварки — электрошлаковой сварки.

В 1957 г. за разработку и внедрение электрошлаковой сварки сыну и продолжателю дела Е.О.Патона Борису Евгеньевичу совместно с другими работниками Института электросварки и заводов тяжелого машиностроения была присуждена Ленинская премия.



*Сварочные конструкции*

Под руководством Е.О.Патона были проведены первые успешные исследования по сварке в углекислом газе. Разработка этого способа сварки коллективом сотрудников научных учреждений нашей страны и в том числе Института электросварки в 1963 г. была отмечена присуждением им Ленинской премии.

Связь с производством является наиболее характерной отличительной чертой всей деятельности Е.О.Патона.

Все его исследовательские планы исходили из запросов практики и непосредственных интересов производства. Неразрывное единство науки и практики Е. О. Патон рассматривал как непреложный закон, которому он следовал до конца своей жизни. Ученый придавал исключительное значение внедрению в производство законченных научных работ.

С первых дней знакомства с электросваркой Е.О.Патон уделял исключительно большое внимание проблеме сварочного мостостроения.



Вместе со своими сотрудниками он начал еще в 1929 г. первым заниматься научной разработкой вопросов сварного мостостроения. Для широкого внедрения сварки в мостостроение нужно было провести обширные систематические исследования, которые позволили бы создать научную и техническую основу сварного мостостроения.

Е.О.Патон и его сотрудники создали науку о сварном мостостроении. Благодаря этому в нашей стране построены и успешно эксплуатируются десятки мостов, сваренных автоматами. Одним из наиболее выдающихся достижений является огромный цельносварной автодорожный мост через Днепр в Киеве, построенный в 1953 г., которому присвоено имя Е. О. Патона. Общая длина моста 1542 метра.



Мост Патона в Киеве

Работы Е. О. Патона по автоматической электросварке получили мировую известность и нашли широкое практическое применение во многих странах.

Е. О. Патон рано начал свою педагогическую деятельность. Он всегда с особой тщательностью готовился к каждой лекции, даже по курсу, читаемому в продолжение многих лет. К каждой лекции он привлекал новый материал из последних исследований и инженерной практики. Во время лекций он делился со студентами своими мыслями и исканиями, стараясь вовлечь их в обдумывание и решение новых проблем, вызывая тем самым живой обмен мнениями. Дипломные проекты, выполненные под его руководством, широко использовались при восстановлении мостов, разрушенных во время первой мировой и гражданской войн.

На посту вице-президента АН УССР он руководил послевоенным восстановлением институтов Академии, а также организацией их научной деятельности, направленной на решение актуальных задач производства. В довоенные годы он возглавлял Отделение технических наук Академии.



Памятник Е. О. Патону в Киеве

Он был избран депутатом Верховного Совета СССР второго и третьего созывов, участвовал в работах съездов Коммунистической партии Украины, вел большую лекционно-пропагандистскую работу. В своих выступлениях ученый говорил о том, что его *«охватывает непередаваемое чувство гордости за его народ, за его родную партию... когда я вспоминаю о незабываемых годах пятилетки, когда мы без чьей-либо помощи создали свою металлургию, свое машиностроение, свою промышленность, создали колхозы и преобразили страну,— думаю: я счастлив, что принадлежу народу, который оказался способен сотворить такое чудо. Я рад и счастлив, что принадлежу народу, который сумел за эти три десятилетия совершить величайшую культурную революцию, покончить с позором царизма — народной неграмотностью, дал миллионам людей среднее и высшее образование, пошел в науку и совершил там чудеса»*.

Е.О.Патон оставил богатейшее научное наследие. Перечень его литературных трудов включает более 350 названий.

12 августа 1953 г., на 84-м году жизни, Евгений Оскарович Патон скончался.

**Главнейшие труды Е. О. Патона:** Листовые шарниры уравновешенных мостовых [и др.], «Журнал Мин. путей сообщения», кн. 5, 1899; Расчет сквозных ферм с жест- узлами, «Журнал Мин. путей сообщения», кн. 1, 1901; Железные мосты, т. I, 1902—1903; Железные мосты, т. II, М., 1904; Железные мосты, т. III, Киев; Железные мосты, т. IV, Киев; 1907; Деревянные мосты, Киев, 1910; то же, 2, Киев, 1915; К вопросу о разборных железных мостах, Киевский политехниче- институт, 1916; Деревянные железнодорожные мосты, Киев, 1917; Восста- гние разрушенных мостов, Киев, 1918; Опытное сравнение электросварных и шых прикреплений продольных балок к поперечным, М., 1930; Ударные испыта- электросварных и клепаных балок, М., 1930; Изыскание рационального типа рсварных сквозных ферм. Опытное исследование, Киев, 1931; Расчет и проекание электросварных конструкций в промышленном строительстве, Киев, 1933; ципы проектирования сварных мостов, «Автогенное дело», № 4, М., 1933; :т и проектирование электросварных конструкций в промышленном строительстве [естно с Б. Н. Горбуновым), Киев, 1933; Производство широкополочных дву- в методом автоматической сварки, «Строительная промышленность», № 8—9; Стальные мосты, т. I, изд. 5, Киев, 1935; Сопротивление сварных соединений вибрационных нагрузках (совместно с Б. Н. Горбуновым и др.), Киев, 1936; этивление сварных соединений при вибрационной нагрузке, «Автогенное дело», 1936; Неотбортованные сферические днища сварных сосудов (совместно В. Шеверницким), Киев, 1937; Автоматическая сварка голым электродом под флюса, Харьков, 1940; Автоматическая сварка в судостроении, М., 1944; Авто- еская электродуговая сварка, энциклопедический справочник «Машиностроение», раздел III, М., 1947; Автоматическая сварка под флюсом (под ред. Е. О. Патона), М., 1948; Слово ученым- машиностроителям, в сборн.: «Киевские машиностроители», Киев, 1948; Автоматическая сварка под флюсом строительных металлоконструкций, М., 1949; О сварных мостах (совм. с В. В. Шеверницким), «Вестник машиностроения», № 4, 1948; Рациональные типы цельносварных железнодорожных мостов, «Вестник машиностроения», № 5, 1949; Сталь для сварных мостов, «Труды по автоматической сварке под флюсом», сборн. № 6, Киев, 1949; Применение автоматической сварки при строительстве большого городского цельносварного моста (совм. с д. п. Лебедь и др.), Киев, 1953; Воспоминания. Литературная запись Юрия Буряковского, Киев, 1955; Избранные труды, т. 1—3, Киев, 1959—1961. О Е. О. Патоне: Николаев Г. А. и Хренов К. К., Академик Е. О. Патон (к 75-летию со дня рождения), «Автогенное дело», № 2—3, 1945; Сборник, посвященный 75-летию со дня рождения и 50-летию научной деятельности Героя Социалистического Труда, действительного члена АН УССР Евгения Оскаровича Патона, Киев, 1946; Сборник, посвященный 80-летию со дня рождения и 55-летию научной деятельности Героя Социалистического Труда, действительного члена АН УССР Евгения Оскаровича Патона, Киев, 1951; Чеканов А. А., Евгений Оскарович Патон, М., 1963.

**Люди русской науки . Техника :** очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники / под ред. И.В. Кузнецова. - М. : Наука : Глав. ред. Физматлит, 1965. - 783 с. - 3.32 п.

**Аннотация:** Настоящее издание «Люди русской науки» состоит из четырех независимых книг, в которых помещены специально для этого написанные очерки о жизни и творчестве выдающихся отечественных деятелей естествознания и техники, оставивших нынешнему поколению ученых богатейшее научное наследие. Не претендуя на исчерпывающую полноту, редакция стремилась с помощью этих очерков дать картину важнейших достижений русской науки и техники в основных их направлениях... В данной книге рассказывается об ученых, инженерах и изобретателях, труды которых оказывали огромное стимулирующее воздействие на развитие мировой техники. Здесь читатель ознакомится с теми, кто стоял у истоков новых направлений технического прогресса, чья творческая мысль намного опережала свое время, готовя фундамент грандиозных достижений техники наших дней. Здесь читатель узнает и о многих из тех, кто создавал технику нашего времени, опираясь на завоевания предыдущих поколений. Машиностроение и металлургия, горное дело и технология горючих ископаемых, мостостроение, железнодорожный транспорт и авиация, электротехника и радио, гидротехника и широкие проблемы электрификации, автоматика, ракетная техника и техника космолетания - вот, кратко говоря, направления, развивавшиеся теми, о которых идет речь в данной книге. Неодинаков их творческий дар, различен и их вклад в развитие техники и технических наук. Но каждому из них человечество благодарно за то новое, благодаря чему все сильнее возрастала власть людей над силами природы..

**Имеются экземпляры в отделах:**

Худ. аб., (1-е зд. КНИТУ-КАИ, ул. К. Маркса, 10, к.334)

