

# ТРИФОН БАШТА: ЖИТТЯ, ВІДДАНЕ НАУЦІ ТА АВІАЦІЇ

Нашу розповідь про *Трифона Максимовича Башту* почнемо з короткої анотації, яку наведено в довіднику «Народжені Україною. Золоті імена України»:

*«Фундатор вітчизняної наукової школи промислової гідравліки. Провідний конструктор зі створення гідравлических систем. Дві стратегічні галузі – верстатобудівна та авіаційна своїм прогресом певного мірою зобов'язані саме йому».*

Трифон Башта народився в 1904 році на козацькому хуторі Чижики Полтавської губернії в багатодітній сім'ї **Максима Башти**, відомого у всій окрузі коваля і механіка. Батько передав синові любов до механіки на все життя.

У 1914 році Максим Башта був зафрахтований слюсарем-механіком на середньоазіатську залізницю і разом із родиною, в якій на той час налічувалось 10 дітей, переїхав до Ашхабаду. Тут Трифон спочатку закінчив церковно-приходську школу, а потім поступив до залізничного училища. У 18 років він уже працював помічником, а потім і машиністом поїзда.

Цікавий ашхабадський період життя сім'ї Башти. Після революції батька Трифона Максимовича Башти, як найбільш прогресивного представника робочого та селянського класу одночасно (був ковалем) 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 грі на різних музичних інструментах, приймають участь у гуртках, організованих при клубі, захоплюються літературою.

У ці роки в насильно приєднаній до Росії Туркменській республіці зростало невдоволення політикою більшовиків, яке автоматично переносилося на все російськомовне населення. Готувалася масова різанина. Один з близьких друзів Трифона – туркмен за національністю – попередив Максима Башту про підготовлену акцію. Сім'я схоронилася і тільки завдяки цьому всі залишилися живі. Наякана страшними подіями сім'я Башти в 1923 році повернулася в Україну, в рідний хутір. Їхали, можна сказати, з комфортом, в персональній теплушці, де везли дві найдорожчі речі – корову і німецький рояль, якими був премійований Максим Башта за відмінну роботу на культурному фронті. Надалі під час голодомору 1933 року цей рояль допоміг вижити тій частині сім'ї Башти, що залишилась в Україні – його обміняли на продукти.

Окремо слід розповісти про ставлення Трифона Максимовича до комуністичної партії. Ще в Ашхабадському залізничному училищі юний Трифон з захопленням сприймав ідеї світлого майбутнього та рівності, він поступає спочатку в комсомол, а потім і в партію. *«Це були роки безкомпромісного та бездумного служіння революції»* – згадував Трифон Максимович.

Мало хто знає, що в 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. А Трифона призначають зав. відділом Великобубковського райкому ВКПБУ, а трохи пізніше, після вбивства секретаря супротивниками російського більшовизму, він стає секретарем райкому партії. Але бажання вчитися далі не залишає його.

У 1924 році Трифон Максимович вступив 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 згадує, що в ці роки він непохитно вірив в ідеї та цілі партії, та вся віра Трифона зникла враз і назавжди в 1933 році, під час голодомору в Україні. Приїхавши з дружиною з ситої благополучної Москви в гості, до батьків дружини, що жили на території КПІ, Трифон побачив страшних, опухлих від голоду, людей, які сиділи та лежали у парку. Це були селяни, які з усієї України приїжджали до Києва, сподіваючись знайти тут хоч якусь їжу. Там же лежали й трупи людей, які померли від голоду і яких влада ще не встигла забрати. Обурений побаченим, він вирішив написати заяву про вихід з комуністичної партії. Слава Богу, що сльози і вмовляння молодої дружини, яка прекрасно розуміла, до чого призведе такий крок, подіяли. З тих пір він зневірився в ідеалах Комуністичної партії раз і назавжди



Трифон Башта. 1982 р.

А зараз повернемося до молодого Трифона, який вчився, займався політикою, плюс до всього на старших курсах працював заступником декана факультету КПІ. В цей час (1930 рік) він знайомиться зі своєю майбутньою дружиною – студенткою механічного факультету КПІ *Галиною Вовк*.

Активна студентка, яка займає перші місця на змаганнях зі стрільби, лиж, велосипедного спорту відразу підкорює Трифона. І тут, під час залицяння до Галі, Трифон проявив 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) звинуватили 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 (добрива) в Україні використовувався дуже мало.

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 простоє 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» була опублікована стаття про необхідність застосування тука в Україні. Використовуючи цю статтю, дружина Прокопа Федоровича, доводить абсурдність звинувачення, і Прокіп Федорович повернувся додому. На жаль, подальша доля Прокопа Федоровича сумна. Через деякий час його знову заарештували, і він гине десь на півночі в Гулагівських таборах. А

поки що доля Трифона та Галі вирішена – батьки Галі дали згоду на їхній шлюб. Незабаром Трифон повіз молоду дружину на хутір знайомитися зі своїми батьками.

У 1930 році Трифон закінчує КПІ. А в 1931 році його направляють в Москву в Інститут червоної професури (ІЧП), який готував політичну і технічну еліту країни. Всі відомі політичні діячі країни того часу вийшли зі стін цього інституту. Перед Трифоном Баштою стає вибір – політика або техніка. І він без коливань вибирає техніку.

Починаючи з 1932 року, ще навчаючись в Інституті червоної професури (ІЧП), Трифон Максимович починає займатися новою, в той час, спеціальністю – гідравлічними і пневматичними приводами. Уже в 1932 році з'явилися його перші публікації в цій області. В цей час, відчуваючи брак знань з математики, Трифон Максимович 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), реалізувало піонерські роботи в області наукових досліджень і конструкторських розробок гідроприводів.

У 1935 році Трифона Башту обирають 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 науковця подобались маститому академікові. Він уважно стежить за роботою Трифона Максимовича, всіляко підтримував його як молодого вченого. Особливо плідним був 1936 р., коли за ініціативи й активної участі Т. Башти в Харкові створювався завод «Гідропривід», виходить друком його монографія «Гідравлічні приводи і механізми металорізальних верстатів», перша фундаментальна праця в цій галузі, яка стала основним посібником для цілого покоління верстатобудівників. Того ж року, на підставі вже зробленого, комісія Академії наук СРСР надала Т. Башті ступінь доктора технічних наук без захисту дисертації.

Весь московський період життя Трифона Максимовича вражає якоюсь немислимою працьовитістю.

Він поєднує навчання в ІЧП, навчання на механіко-математичному факультеті, редакторську роботу в двох основних технічних журналах того часу і педагогічну роботу у вищих навчальних закладах. І всюди Трифон Максимович пропагує можливості і переваги нового для більшості гідроприводу. У ці роки завдяки зусиллям Трифона Максимовича в навчальні плани багатьох інститутів введена нова дисципліна «Гідропривід» і паралельно з усім цим він пише, пише, пише ...

Незабаром почалася нова смуга випробувань для всієї країни і зокрема сім'ї Башти – черговий період репресій, який вже був масовим.

У 1938 р. Трифона Максимовича заарештовують. Під час арешту у Трифона вилучають колекцію рушниць, які він з великою любов'ю збирав останні роки, і ось вже готує звинувачення «він готував замах на Серго Орджонікідзе» (політичного діяча того часу із оточення *Й. Сталіна*). Трифон потрапляє в найстрашнішу тюрму того часу – Лефортово. Там знаходились найбільш небезпечні «політич-



**Т. М. Башта – випускник  
Київського політехнічного інституту  
(1930 р.)**



**Галина Прокопівна Вовк -  
дружина Т.М. Башти**

ні злочинці». Потім його перевели до Бутирської в'язниці, де він вперше зустрівся з уже відомим в країні авіаконструктором **А.М. Туполєвим**, який був заарештований за абсурдним звинуваченням в тому, що він нібито продав німецькому авіаконструктору **Мессершмітту** креслення одного з літаків. Незважаючи на побої і нелюдські умови, в камері часто виникали наукові суперечки. Молодий Трифон з жаром розповідав А.М.Туполєву про переваги та перспективи майже невідомого на той час гідроприводу, адже в той час Туполєв ще не використовував його на своїх літаках. В ті роки у зв'язку з загрозою майбутньої війни виникла необхідність відновлення військової авіації, а практично всі авіаконструктори були за ґратами.

Усі ці обставини змусили **Лаврентія Берію**, наркома внутрішніх справ СРСР, створити особливі в'язниці – конструкторські бюро, де репресовані вчені і конструктори працювали над створенням нової техніки. Складаючи список фахівців для роботи у незвичайному КБ, А.М.Туполєв згадав молодого ентузіаста-гідраліка і записав до нього Т.М.Башту, хоча той не був раніше пов'язаний з авіацією. Серед мешканців спец'язниці – Центрального конструкторського бюро (ЦКБ-29), куди потрапив Трифон Максимович, були такі знані постаті, як **А.М. Туполєв**, **С.П. Корольов**, **В.М. Мясищев**, **В.М. Петляков**, **А.В. Надашкєвич** та інші – еліта наукової і технічної думки в галузі авіації.

Доктор технічних наук, конструктор від бога, Трифон Башта починав з роботи за кульманом. Пізніше його призначили провідним конструктором і заступником А.М. Туполєва і В.М. Петлякова з питань створення гідралічних 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 поєднували 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 гідраліку спочатку було сприйнято негативно. В ті часи авіаконструктори ставились до можливості застосування гідроприводу на літаку з явною недовірою.

*«Башта пропонує застосувати гідралічну систему, побудовану на неіснуючих насосах, обладнану неіснуючими агрегатами і апаратурою, яка до того ж повинна працювати на неіснуючих рідинах»,* – іронізував один із опонентів застосування гідроприводу.



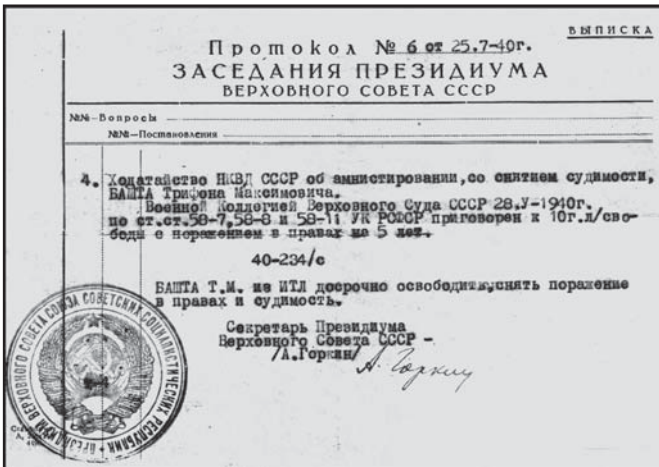
**Родинне коло Башт. 1930 р.**



**Дружба скріплена в'язницею.  
А.М. Туполев та Т.М. Башта. 1946 р.**

Проте А.М. Туполев і В.М. Петляков повірили у перевагу гідроприводу, і робота почалася.

Стрімкий за формою двомоторний пікіруючий бомбардувальник 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 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 закриткам, 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 помилування».



Після звільнення Башта працює керівником конструкторського бюро на авіаційних заводах №№22 і 39, де був запущений в серійне виробництво Пе-2.

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 фронтів авіаремонтні майстерні (ФАРМ). Ворог уже був біля самої Москви – біля Шереметьєво. Трифон Максимович вирішив евакуювати дружину з дочкою і тещею, а сам залишився в Москві. Почалася робота у ФАРМ; ремонт літаків проводився під неперервним бомбардуванням. Жили на казарменому становищі на території колишнього заводу.

Пізніше виникла необхідність льотних випробувань бойових літаків з метою усунення рекламацій фронту і Трифона Максимовича Башту перевели в Льотно-дослідний інститут авіаційної промисловості (ЛДІ). Тут він пропрацював всі воєнні роки. Робота в ЛДІ була по суті фронтовою – на льотному полі ЛДІ базувалися і фронтіві підрозділи військово-повітряних сил – відбувалися безперервні бомбардування і обстріли. Незабаром загинув В.М. Петляков зі всією бригадою льотчиків. Але доля військових років була прихильна до Трифона Максимовича – вона провела його через всі випробування фронтового життя, фактично залишивши його без єдиної подряпини. В 1943 році Трифону Максимовичу присвоїли звання підполковника, в 1944 році його послали до Німеччини для приймання німецької авіаційної техніки.

За плідну науково-дослідницьку діяльність у сфері підвищення бойових характеристик вітчизняних літаків уряд нагородив Башту Т.М. орденом Вітчизняної війни II ступеня.

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

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 методичку 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 літаків, яке не мало аналогів в світі. Також він створює нові типи коліс для швидкісних реактивних винищувачів та гальма, які скорочують 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.

Одночасно з конструкторською діяльністю Трифон Максимович продовжує займатися науковою та педагогічною роботою. Після війни Т. Башта – професор Московського авіаційного інституту, головний конструктор і директор дослідного заводу.

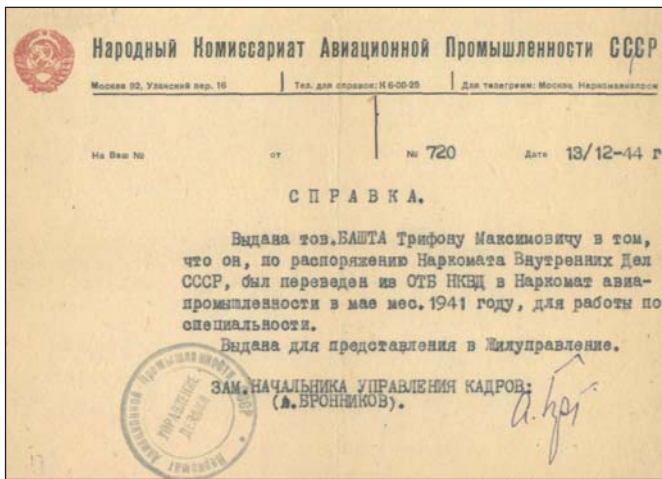


**Літак Ту-2**

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

Працюючи директором і Головним конструктором створеного ним дослідного авіаційного заводу, він плідно співпрацював з конструкторськими бюро А. Туполева, С. Ілюшина, О. Яковлева, В. Мяснищева, А. Мікояна, П. Сухого, М. Міля.



Авіаційна корпорація «Рубін» організована на базі колишнього заводу № 279 Міністерства авіаційної промисловості СРСР, створеного Т. М. Баштою у 1946 році, була і є найпотужнішим підприємством у Російській Федерації з розробки і виробництва злітно-посадкових пристроїв, гідроагрегатів і гідросистем сучасних літаків та інших літальних апаратів усіх типів. Більш ніж півстоліття всі літальні апарати, літаки, гелікоптери, ракетна та космічна техніка, включно всім відомий «Буран», оснащувались і оснащуються виробами та системами, сконструйованими на основі винаходів та розробок Т.М. Башти.

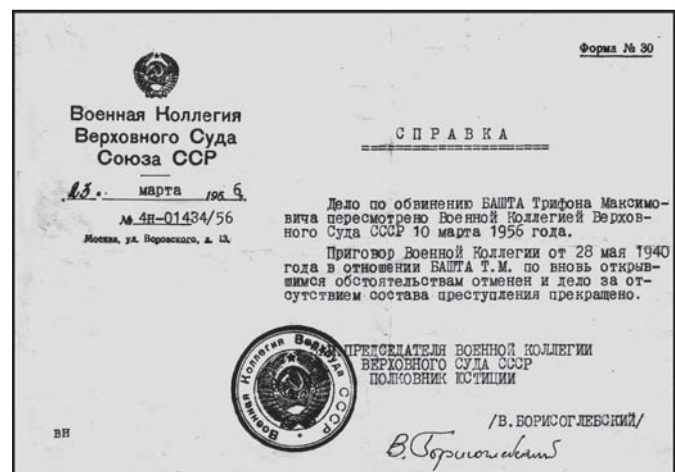
На початку 1950-х років у Трифона Максимовича почалися проблеми з парткомом його заводу. Директор заводу, що вів себе дуже самостійно (до того ж виключений з рядів КПРС) страшенно дратував парткомівців, адже в ті часи партійні органи мали величезну вагу і з ними погоджували практично кожен крок. Конфлікт з парткомом почався відразу з моменту створення заводу, тлів багато років, потихеньку набираючи силу і на початку 1950-х розгорівся остаточно. Скарги та звинувачення за підписом парткому полетіли у всі вищі інстанції. Будь яке нововведення директора зустрічало супротив партійного керівництва. А за всіма доносимами та скаргами на заводі починали працювати комісії та перевірки. Виробничий процес лихорадило. Трифона Максимович жалівся «*Стало абсолютно неможливо працювати - весь час марнувався*

*на різні звіти і відписки комісіям*». До того ж у цей час в країні починалася нова хвиля репресій. Навчений гірким досвідом Трифон Максимович тримав валізи з речами для в'язниці і на роботі і вдома, щодня чекаючи арешту. До цього ж далися ознаки перебування в тюрмі – у нього різко погіршився стан здоров'я і ще не давала спокою не аби яка туга за рідною Україною. Все частіше приходила думка про повернення на Батьківщину.

У 1955 р. на особисте запрошення М.Л. Голеги, ректора Інституту цивільного повітряного флоту (зараз Національний авіаційний університет) Т.М. Башта переїздить до Києва і починає працювати в інституті. Тут він керує створеною ним кафедрою гідравліки, гідравлічних та пневматичних пристроїв літальних апаратів. Будинок, де одержала квартиру сім'я Баштів, знаходився фактично у селі – це була єдина багатоповерхівка в кінці довгої Борщагівської вулиці, далі розташовувалися радгоспні поля і сади. Після вулиці Горького, де жив у Москві Трифон Максимович, це був справжній рай. Почалося нове, незвичне для нього життя – не треба було з кимось боротися, чогось домагатися, щось долати – в інституті ідуть йому назустріч з усіх питань. Потроху здоров'я Т.М. Башти почало покращуватися, і він зі властивою йому енергією береться за нову справу.

У Києві Башта Трифон Максимович продовжує очолювати роботу з розвитку і впровадження гідравлічних приводів у вітчизняну машинобудівну галузь. Кафедра і науково-дослідна галузева лабораторія, яка була створена Т.М. Баштою, стала науковим центром з авіаційного і машинобудівного гідроприводу.

Безмежно багато часу і сил витратив Трифон Максимович на підготовку наукових кадрів, передаючи їм свої знання і досвід. Під його керівництвом було захищено понад 120 кандидатських робіт та 20 докторських дисертацій. Багато учнів Т.М. Башти стали відомими вченими, працюють в різних містах і республіках колишнього Союзу.



За його представленням в Раду Міністрів СРСР у 18 вузах СРСР (в тому числі і в КПІ) була введена нова спеціальність – «Гідропривід і гідро пневмоавтоматика», для викладання якої Т.М. Башта написав 4 підручники, по яких учаться студенти і донині. Регулярно, один раз у 2-3 роки, під його керівництвом відбувались міжгалузеві Всесоюзні наукові конференції з гідроприводу. Слід зазначити, що кафедра, яку очолював Башта Трифон Максимович, мала творчі зв'язки з більш, ніж з 250 підприємствами та науковими установами Радянського Союзу.

Результати наукової діяльності і досвід попередньої практичної роботи, регулярно узагальнювались Баштою Трифоном Максимовичем у наукових монографіях та підручниках. 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.

Відмінна риса монографій Трифона Максимовича полягає у тому, що вони завжди сконцентровані на освітлені фізики явища, що робить їх зрозумілими 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 йому створити справжню енциклопедію машинобудівної гідравліки, доступну для студентів і інженерів і корисну для маститих теоретиків.

Слід також звернути увагу на ще одну грань таланту Трифона Максимовича – він був чудовим педагогом і лектором.

Випускники інституту згадують 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.

Трифон Максимович 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.

Всі, хто знав родину Трифона Максимовича, відзначали: в тому, що він відбувся як особистість, як великий вчений, є величезна заслуга його дружини **Вовк Галини Прокопівни**. Вона була не тільки яскравою та чарівною жінкою, але й вченим-гідравліком також. Багато поколінь студентів дотепер пам'ятають Галину Прокопівну як прекрасного лектора та педагога (весь київський період працювала доцентом в Інституті легкої промисловості. Якщо численним аспірантам Т.М. потрібно було вирішити будь-які питання, то спочатку вони йшли до Галини Прокопівни, а вже потім до Трифона Максимовича.

Трифон Максимович дуже любив життя. Обоював свою дружину, любив своїх дочок Оксану та Олену. Усі ті невеликі гроші, які він отримував за свої книги, він витрачав не на меблі, не на одяг, а на подорожі. На своїй старенькій «Волзі» Трифон Максимович з сім'єю об'їздили Крим, Кавказ, Прибалтику, Карелію. А також подорожували по Далекому Сходу (Сахалін, Камчатка, Курильські острови), по Прибайкаллі, по Волзі, по Лені, по Середній Азії.

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



**Меморіальна дошка професору Трифону Максимовичу Башті на фасаді головного корпусу Національного авіаційного університету в м. Києві**

Продовжуючи традиції наукової школи, започатковані Трифоном Максимовичем, колектив кафедри гідрогазових систем Національного авіаційного університету, як і раніше, залишається тим авторитетним науковим центром, до якого постійно звертаються за консультаціями і роз'ясненнями як професіонали, що давно працюють у галузі гідропривода, так і молоді фахівці, які лише починають свій творчий шлях. Вся ця діяльність здійснюється в рамках Міжнародної громадської організації «Асоціація спеціалістів промислової гідравліки і пневматики», яка була заснована за ініціативи кафедри Гідрогазових систем у 1991 році, пережила свій зліт, а також важкі часи, пов'язані з розпадом СРСР, і продовжує функціонувати як професійна міжнародна структура, проводячи щорічні науково-технічні конференції і видаючи власний фаховий науково-технічний журнал «Промислова гідравліка і пневматика». На фасаді головного корпусу Національного авіаційного університету (колишнього Київського інституту інженерів цивільної авіації) встановлено меморіальну дошку. Відлите з темної бронзи вольове обличчя людини з високим чолом мислителя і спокійним поглядом: *Трифон Максимович Башта. Тут він працював в 1955 по 1986 рік.*

Учні й соратники шанують пам'ять професора Трифона Максимовича Башти. Його наукові праці актуальні і нині. Написані ним підручники і досі залишаються головними посібниками з питань гідравліки й гідроприводу для студентів технічних вузів, де вивчають застосування гідравліки на літальних апаратах і в загальному машинобудуванні. Створені ним конструкції систем і елементів гідравлічного приводу становлять основу для сучасних розробок в галузях авіа- та машинобудування.

Учений, педагог, конструктор, неординарна особистість Трифон Максимович Башта – явище загальнолюдського масштабу. Його ім'я по праву увійшло до альманаху «Народжені Україною». ■

**Башта О.Т.**, канд. техн. наук, професор,  
**Башта О.В.**, канд. техн. наук, доцент,  
Національний авіаційний університет,  
м. Київ