

Baranenko S. M., post-graduate student of Department of Special Branches of History, Vasyl' Stus Donetsk National University (Ukraine, Vinnytsia), svetlana.baranenko@gmail.com

Historical–biographical and prosopographic researches of nobility in the modern Ukrainian historiography

In this publication the researcher turns her attention to the analysis of works of the contemporary Ukrainian scholars related to historical–biographical and prosopographic research. The purpose of this paper is to analyze works on the study of the way of life and the activities of a single noble and the creation of a collective biography of Ukrainian noble families. The emphasis is placed on the idea that personified history focuses its attention on a particular person, shows its activity, place and role in society, demonstrates its intellectual achievements. The gradual inclusion of information isolated from archives in the scientific circulation should help researchers create more accurate, «brighter» pages on the lives of famous people.

The researcher uses the following historiographic sources: monographs, abstracts, dissertations, in which biographies of individual celebrities and whole families are overviewed. The conclusions of the article prove that the analyzed works concentrate not only on a specific person, but also on the impact of the socio-cultural environment, which had significant influence on the development of the individual. It is noted that a significant part in the formation of personality was based on upbringing in the family, education, relatives, the environment, social relations, as well as the connections between generations. The author expresses the hope that personified history will allow modern Ukrainian scholars to immerse themselves in the study and analysis of events related to the Ukrainian elite prior to 1917, since it was the elite that played a great social, cultural and patriotic role in the life of society.

Keywords: the nobility, the modern Ukrainian historiography, historiography, prosopography.

* * *

УДК 656.078:001.89:629.33(477.82)«19/20»

Бей Н. О.,
кандидат економічних наук,
здобувач, Національна наукова
сільськогосподарська бібліотека НААН
(Україна, Київ), N.bey@ukravto.ua

Еволюція наукових основ виробництва автомобілів на Луцькому автомобільному заводі у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть

Визначено еволюцію наукових основ виробництва автомобілів підвищеної прохідності та середніх, великих і надвеликих автобусів на Луцькому автомобільному заводі у другій половині ХХ – на початку ХХІ століть. Встановлено, що із серійним випуском першого вітчизняного позащляховика, на Волині започатковано нову галузь машинобудування – автомобільну. З'ясовано, що впровадження науково-технологічних процесів та передових технологій і технічних удоскошень забезпечило виробництво надійних, потужних та зручних автомобілів і автобусів, які відповідають сучасним вимогам міжнародних стандартів. Визначено, що застосування новітніх технологій сприяло підвищенню надійності автомобільних деталей та зниженню потреб електроенергії, кольорових металів та нержавіючої сталі.

Ключові слова: еволюція, наукові основи, науково-технологічні процеси, виробництво автомобілів, виробництво автобусів, автомобілебудування, Луцький автомобільний завод.

Одним із пріоритетних напрямів економіки України є автомобілебудування, визначними ознаками якого стала здатність генерувати інноваційні технології та здійснювати потужний вплив на розвиток інших видів промислової діяльності шляхом формування попиту на товари і послуги підприємств суміжних секторів економіки. Виробництво автомобілів стимулює інноваційну діяльність та сприяє вирішенню низки економіко-енергетичних і соціально-екологічних проблем будь-якої країни. Тому актуальним є встановлення історії розвитку вітчизняних автомобілебудівних підприємств, що найяскравіше розкриває суть становлення економічного потенціалу країни.

В останні десятиріччя встановленню різних напрямів розвитку вітчизняного автомобілебудування присвячені праці багатьох дослідників історії науки і техніки. Зокрема, українські вчені В. А. Богомолів, М. Ф. Дмитриченко, Ю. Ю. Жигуц, В. І. Клименко, О. М. Туренко, Б. І. Хорошун, О. М. Язвінська досліджували історію автомобільного транспорту, історію інженерної діяльності та розвиток наукових досліджень в автомобілебудуванні та ін. Але зазначені історичні дослідження недостатньо відтворюють еволюцію наукових основ виробництва автомобілів на вітчизняних автомобілебудівних підприємствах. Тому, для розвитку автомобілебудування в Україні важливо проаналізувати застосування науково-технологічних процесів та передових технологій і технічних удоскошень у виробництві автомобілів підвищеної прохідності та середніх, великих і надвеликих автобусів на Луцькому автомобільному заводі.

Метою статі є визначення становлення та розвитку наукових основ виробництва автомобілів підвищеної прохідності та середніх, великих і надвеликих автобусів на Луцькому автомобільному заводі (нині ДП «Автоскладальний завод №1» ПАТ «АК Богдан Моторс») упродовж другої половини ХХ – початку ХХІ століття.

Нині одним із провідних виробників автомобілів підвищеної прохідності та середніх, великих і надвеликих автобусів є ДП «Автоскладальний завод №1» ПАТ «АК Богдан Моторс». Його історію започатковано у 1955 р., коли згідно з наказом Міністерства сільського господарства УРСР №486 від 27 серпня 1955 р. Луцький ремонтний завод був введений в експлуатацію [1, с. 158]. Вже у 1956 р. на заводі розпочато виробництво запасних деталей для автомобілів, а також капітальний ремонт автомобілів «ГАЗ-51». У 1957 р. заводом освоєно виробництво транспортерів силосної маси, стендів-візків для складання і розбирання тракторних двигунів.

Відповідно до постанови РМ УРСР №1768 від 13 грудня 1958 р. Луцький ремонтний завод передано у підпорядкування Управління машинобудування та приладобудування Львівського раднаргоспу [1, с. 158]. Згідно з його розпорядженням №498 від 1 серпня 1959 р. – передано у підпорядкування Управління машинобудівної промисловості. Відповідно до постанови Львівського раднаргоспу №649 від 3 вересня 1959 р. завод перейменовано на Луцький машинобудівний завод зі спеціалізацією виготовлення кузовних виробів, автолавок, причепів-автолавок, авторефрижераторів та ін.

З початку 1960 р. випущено першу продукцію Луцького машинобудівного заводу – двовісний причіп-лавка моделі «ЛуМЗ-825». Освоєно випуск нових виробів автомобільної техніки, серед яких автомобіль-лавка «ЛуМЗ-827», автомобіль-рефрижератор «ЛуМЗ-890», причіп-рефрижератор «ЛуМЗ-853». У 1965 р. розпочалося серійне виробництво автомобіля-рефрижератора «ЛуМЗ-890Б» [2, арк. 16], причіпа-рефрижератора «ЛуМЗ-853Б» з холодильною установкою «АР-4», побутової майстерні, виготовленої на основі причіпа-лавки «ЛуМЗ-825» [3, арк. 5].

Перше на Волині авто з'явилося після рішення керівництва УРСР щодо організації на одному з діючих заводів республіки виробництва нової вантажно-пасажирської моделі, спроектованої на основі вузлів та агрегатів автомобіля «Запорожець». Розробниками нового

автомобіля стали колективи Московського наукового автомоторного інституту (НАМІ) та конструкторського експериментального відділу Запорізького автомобільного заводу «Комунар». У 1965 р. вантажно-пасажирська модель одержала індекс «ЗА3–969В» з колісною формулою 4x2 і приводом на передні колеса [4, арк. 13]. У ній залишилось дещо спільне із «Запорожцем», однак це було принципово інше авто як за конструкцією, так і за призначенням [5, арк. 1].

Отже, перше десятиріччя своєї діяльності завод з повним правом може внести до свого позитиву, адже з переходом від ремонтного заводу до машинобудівного започатковано новий етап його розвитку.

Згідно з наказом Міністра автомобільної промисловості СРСР №9 «О передаче предприятий в ведение Министерства автомобильной промышленности» від 16 листопада 1965 р. [6, арк. 11, 14] і постановою РМ УРСР №1136 від 3 грудня 1965 р. Луцький машинобудівний завод передано у підпорядкування Міністерства автомобільної промисловості СРСР. Згідно з наказом Міністра автомобільної промисловості СРСР №11 «О приемке заводов, передаваемых в ведение Министерства автомобильной промышленности» від 26 листопада 1965 р. Луцький машинобудівний завод закріплено за Головним управлінням з виробництва легкових автомобілів та автобусів [6, арк. 17, 20].

Беззаперечно знаменним для заводу став грудень 1966 р., коли склали перші 50 малолітражних автомобілів «ЗА3–969В». З його випуском на Волині започатковано нову галузь машинобудування – автомобільну. Вже 11 грудня 1967 р. відповідно до наказу Міністерства автомобільної промисловості СРСР №460 підприємство перейменовано на Луцький автомобільний завод [1, с. 159]. На заводі впровадили 19 планових механізованих конвеєрних ліній, 420 одиниць технологічного обладнання, 58 нових агрегатів.

Згідно з наказом Міністерства автомобільної промисловості СРСР від 28 грудня 1971 р. Луцькому автомобільному заводу визначено спеціалізацію з випуску легкових автомобілів підвищеної прохідності для потреб сільського господарства та спеціального призначення. Після здійснення реконструкції, на заводі розпочали серійний випуск повнопривідних автомобілів підвищеної прохідності «ЗА3–969» з двигуном «МеМЗ–969» потужністю 30 к. с. [7, арк. 36]. Колісна формула 4x4, коли всі колеса ведучі, стала справжнім проривом у вітчизняному автомобілебудуванні. Цей автомобіль був первістком вітчизняного автомобілебудування за багатьма напрямками: перший вітчизняний передньопривідний автомобіль (модель «ЗА3–969В» без приводу на задню вісь); перший позашляховик, що офіційно продавали «в особисте користування»; перший серійний вітчизняний автомобіль, створений спеціально для потреб жителів села.

Згідно з наказом Міністерства автомобільної промисловості СРСР №277 «О создании Автомобильного производственного объединения «Запорожец» від 17 жовтня 1975 р. Луцький автомобільний завод увійшов до його складу [8, арк. 1]. У 1975 р. розпочато серійний випуск автомобілів «ЛуАЗ–969А» з колісною формулою 4x4 і двигуном «МеМЗ–969А» потужністю 40 к. с. [9, арк. 77]. Третя модифікація луцького авто мало чим відрізнялась від попередніх моделей «ЗА3–

969В» і «ЗА3–969», однак багато вузлів і деталей у ній зроблено на значно вищому інженерному рівні [7, арк. 73, 80]. Разом із Московським науковим автомоторним інститутом (НАМІ) розроблено рекомендації зі зниження ваги кузова [10, арк. 135].

У другій половині 1970–х років Луцький автомобільний завод перетворився на одного з радянських лідерів виробництва автомобілів. У 1979 р. розпочато серійний випуск автомобіля «ЛуАЗ–969М» – удосконаленої модифікації моделі «ЛуАЗ–969А» з оновленим кузовом та технічними удосконаленнями [7, арк. 44, 92]. Луцький позашляховик визнавали не лише в СРСР, а й за кордоном [10, арк. 15]. У 1978 р. на Міжнародному автосалоні у м. Турин (Італія) автомобіль «ЛуАЗ–969М» увійшов до десятки найкращих автомобілів Європи, а у 1979 р. на Міжнародній виставці «Земля – годувальниця» у м. Ческа (Чехословаччина) його відзначено золотою медаллю як один з найкращих автомобілів для сільської місцевості [1, с. 160]. За цей час завод випустив близько 300 тис. автомобілів «ЛуАЗ–969А», «ЛуАЗ–969М», «ЛуАЗ–967М», «ЛуАЗ–1302».

Третє десятиріччя в історії діяльності Луцького автомобільного заводу стало одним з кращих періодів діяльності підприємства. У 1982 р. трудовий колектив заводу відзначив своєрідний ювілей: з конвеєра зійшов 100–тисячний автомобіль «ЛуАЗ–969М». З 1983 р. продукцію Луцького автомобільного заводу розпочали поставляти на експорт.

З 1980–х років на Луцькому автомобільному заводі для виготовлення деталей автомобілів застосовували низьколеговані сталі, розроблені спеціалістами заводу разом з науковцями Інституту електрозварювання ім. Є. О. Патона [11, арк. 114–115]. Впровадження низьколегованих сталей підвищеної міцності покращувало технічні характеристики автомобілів, знижувало витрати металу на одиницю продукції і витрати, пов'язані з їх транспортуванням та зберіганням. Низьколеговані сталі підвищеної міцності використовували для виготовлення деталей найбільш навантаженої несучої системи – деталей рами автомобіля.

Спеціалістами заводу і науковцями Інституту електрозварювання ім. Є. О. Патона розроблені та виготовлені дослідні зразки систем автоматичного управління параметрами точкового зварювання із зворотнім зв'язком [12, с. 237]. При їх випробуванні рівень якості зварювання виявився вищим, однак у виробничих умовах з використанням підвісних контактних машин одержати стабільну якість зварних точок не вдалося. Замість контактного зварювання кронштейнів стояка кузова та кронштейнів амортизатора застосовували до вертикальних полицок лонжеронів дугове точкове зварювання у вуглекислому газі, а до горизонтальних полицок – напівавтоматичне зварювання у захисному газі [13, арк. 3]. Застосування цієї технології підвищило гарантію надійності з'єднань і забезпечило об'єктивний візуальний контроль якості зварювання. При виготовленні рами автомобіля значно знизилась потреба в електроенергії, потреба в кольорових металах, нержавіючій сталі і підвищилась надійність з'єднань деталей. Заводські випробування та досвід експлуатації автомобілів з рамами з нового матеріалу дозволили відмовитись від деяких підсилювачів та накладок, які використовували у їх виробництві.

У 1990 р. розпочато випуск вантажного автомобіля підвищеної прохідності «ЛуАЗ-1302» з 4-циліндровим двигуном водяного охолодження «MeM3-245» потужністю 53 к. с. з кузовом від моделі «ЛуАЗ-969М» [14, арк. 16]. Використання такого двигуна забезпечило зменшення витрат палива і підвищення швидкості автомобіля. Було застосовано посилені лонжерони, удосконалені гальмівні колодки з накладками з поліпшеного матеріалу, алюмінієві барабани з чавунними вставками, бітумне покриття на колісних нішах, додаткову шумоізоляцію і віброізоляцію, удосконалену панель приладів [15, арк. 76]. Це запобігало появі тріщин в лонжеронах та сприяло істотному підвищенню корозійної стійкості рами і комфортності салону.

За часів СРСР Луцький автомобільний завод був одним з лідерів із виробництва автомобілів. У 1990–1991 рр. на Луцькому автомобільному заводі випускали по 16 тис. автомобілів у рік. Економічна криза, що почалася в Україні після здобуття незалежності, призвела до економічного спаду і на підприємстві, через що у 1996 р. на заводі практично призупинили виробництво [16, арк. 69]. Завод переживав найважчі часи в історії своєї діяльності та у такому сумнівному положенні проіснував до кінця 1990-х років.

Наприкінці 1990-х років Луцький автомобільний завод розробив декілька автомобілів на основі моделі «ЛуАЗ-1302»: мінівантажівку «ЛуАЗ-13021» і його модифікації; «пляжний» джип «ЛуАЗ-1302-05» – «Форос» з дизельним двигуном; плаваючу модель «ЛуАЗ-1901» – «Геолог» з дизельним двигуном та колісною формулою 6х6. Своєрідним «другим народженням» Луцького автомобільного заводу став 2000 р., коли після кількох років стагнації уряд продав свою частку в компанії, яка становила 81,12%, українській бізнесовій групі [17, с. 176]. У співробітництві з концерном «Укрпромінвест» та ТОВ «Укрпромінвест-Авто» на заводі налагоджено складання російських автомобілів «ВАЗ» та «УАЗ». Ця співпраця сприяла значному поліпшенню фінансового стану підприємства та скороченню кредиторської заборгованості.

Упродовж 2001–2002 рр. підприємство продовжувало нарощувати темпи виробництва та урізноманітнювати випуск моделей автомобілів. З головного конвеєра заводу зійшло понад 13 тис. автомобілів «ВАЗ», «УАЗ», «ДЖ», «КІА» різних моделей. У 2003 р. український ринок отримав від волинян 11 435, а у 2004 р. – 22 638 автомобілів різних марок («ВАЗ», «УАЗ», «HYUNDAI», «SUZUKU»). У 2004 р. з нового конвеєра підприємства зійшов ювілейний 50-тисячний «ВАЗ» [17, с. 176].

Стрімкий розвиток Луцького автомобільного заводу розпочався у 2005 р. після затвердження постановою КМУ від 18 січня 2005 р. трирічної розширеної інвестиційної програми виробництва автомобілів ВАТ «Луцький автомобільний завод», яка передбачала доповнення номенклатури продукції легковими автомобілями, а також збільшення прогнозних показників виробництва автобусів і вантажних автомобілів [1, с. 161]. Для підприємства 2005 р. був відзначений врученням міжнародного сертифікату системи менеджменту якості ISO 9001:2000. У квітні 2006 р. впровадження програми з виробництва автобусів забезпечило підприємству створення виробничих потужностей, що сприяло щорічному виготовленню до 1,5 тис. середніх, великих і

надвеликих автобусів різних модифікацій у рік: «А-144», «А-145», «А-231». У 2008 р. ВАТ «Автомобільний завод «Богдан» продовжив складання автомобілів «ВАЗ», легкових автомобілів і автобусів.

Нині ДП «Автоскладальний завод №1» ПАТ «АК Богдан Моторс» – одне з найкращих підприємств за динамічним розвитком на автомобільному ринку України. Славний бренд «ЛуАЗ» залишається в історії як такий, що створив платформу для подальшого розвитку ПАТ «АК Богдан Моторс».

Список використаних джерел

1. Дмитриченко М. Ф., Язвінська О. М., Хорошун Б. І. Історія автомобільного транспорту. – Київ: НТУ, 2011. 352 с.
2. Держархів Волинської області. – Ф.Р-1168. – Оп.2. – Спр.262. – 26 арк.
3. Там само. – Спр.800. – 5 арк.
4. Там само. – Спр.488. – 43 арк.
5. Там само. – Спр.798. – 15 арк.
6. Там само. – Спр.261. – 46 арк.
7. Там само. – Спр.1357. – 145 арк.
8. Там само. – Спр.1314. – 66 арк.
9. Там само. – Спр.1439. – 244 арк.
10. Там само. – Спр.1476. – 325 арк.
11. Там само. – Оп.5. – Спр.80. – 175 арк.
12. Ураєв К. Технологічні дослідження впровадження низьколегованих сталей для виготовлення деталей автомобілів ЛуАЗ. Збірник наукових праць ЛІІ (частина друга). – Луцьк: ВДУ, 1997. – С.236–244.
13. Держархів Волинської області. – Ф.Р-1168. – Оп.4. – Спр.410. – 13 арк.
14. Там само. – Спр.376. – 31 арк.
15. Там само. – Спр.412. – 77 арк.
16. Там само. – Спр.735. – 148 арк.
17. Андрійчук М. А. «Волинянка» ще потрібна // Волинь. – 1996. – №106. – С.2.

References

1. Dmytrychenko M. F., Yazvinska O. M., Khoroshun B. I. Istoriiia avtomobilnoho transportu. – Kyiv: NTU, 2011. – 352 s.
2. Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti. – F.R-1168. – Op.2. – Spr.262. – 26 ark.
3. Tam samo. – Spr.800. – 5 ark.
4. Tam samo. – Spr.488. – 43 ark.
5. Tam samo. – Spr.798. – 15 ark.
6. Tam samo. – Spr.261. – 46 ark.
7. Tam samo. – Spr.1357. – 145 ark.
8. Tam samo. – Spr.1314. – 66 ark.
9. Tam samo. – Spr.1439. – 244 ark.
10. Tam samo. – Spr.1476. – 325 ark.
11. Tam samo. – Op.5. – Spr.80. – 175 ark.
12. Uraiev K. Tekhnolohichni doslidzhennia vprovadzhenia nyz'kolehovanykh stalei dlia vyhotovlennia detalei avtomobiliv LuAZ. Zbirnyk naukovykh prats LII (chastyna druha). – Lutsk: VDU, 1997. – S.236–244.
13. Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti. – F.R-1168. – Op.4. – Spr.410. – 13 ark.
14. Tam samo. – Spr.376. – 31 ark.
15. Tam samo. – Spr.412. – 77 ark.
16. Tam samo. – Spr.735. – 148 ark.
17. Andriichuk M. A. «Volynianka» sheche potrebna // Volyn. – 1996. – №106. – S.2.

Bey N. O., Candidate of Economic Sciences, National Scientific Agricultural Library of the National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine (Ukraine, Kyiv), N.bey@ukravto.ua

Evolution of scientific bases of car production at the Lutsk automobile plant in the second half of XX – at the beginning XXI of centuries

The evolution of scientific bases of car of the increased communicating and middle, large and above great busses production is certain at the Lutsk

automobile plant in the second half of XX – at the beginning XXI of centuries. It is set that with the serial production of first home for a road-worker, on Volyn new industry of engineer is based – automobile. It is found out, that introduction of scientifically-technological processes and front-rank technologies and technical improvements provided a reliable, powerful and comfortable car and busses that answer the modern requirements of international standards production. Certainly, that application of the newest technologies assisted the increase of reliability of automobile details and decline of necessities of electric power, coloured metals and stainless steel.

Keywords: evolution, scientific bases, scientifically-technological processes, car production, production of busses, motor industry, Lutsk automobile plant.

* * *

УДК 070=161.2(73)

Біловус Л. І.,
кандидат філологічних наук,
доцент, Тернопільський національний
економічний університет (Україна, Тернопіль),
Lesya_Bilovus@i.ua

Роль українців США в утвердженні державності України (на матеріалах україномовної періодики діаспори)

Українська діаспора США, беручи активну участь у громадському житті країни проживання, сприяла також утвердженню позитивного іміджу України у світі та отримувала додаткові можливості для допомоги батьківщині. Кожна наступна хвиля еміграції у цій країні відіграло вагомий роль у сприянні відродження української держави. Україномовна періодика українців у США стала трибуною для дискусій і розкриття реального стану речей в УРСР та стартовим майданчиком для подальшого становлення незалежної України. Дослідження присвячене аналізу матеріалів періодичних видань української діаспори США щодо дослідження ролі української діаспори США в утвердженні української незалежної держави. Українська діаспора через широкую мережу україномовної періодики сприяла процесу українського державотворення, трансформаціям у соціально-економічній, культурно-духовній сфері, інтеграції сучасної України у європейський простір.

Ключові слова: україномовна періодика, українська діаспора, незалежність, Україна.

Сучасна Україна не охоплює усіх територій, де живуть етнічні українці. Останні, унаслідок політичних обставин та через економічні негаразди в різні періоди історії розселилися по світу. Тому сьогодні мільйони українців мешкають за державними кордонами України, утворюючи одну з найбільших діаспор у світі. Беручи активну участь у громадському житті країн проживання, вони сприяли утвердженню позитивного іміджу України у світі та отримували додаткові можливості для допомоги батьківщині. Особливо активно у вищезазначених процесах була українська громада Північної Америки, зокрема США. Кожна наступна хвиля еміграції у цій країні характеризувалась вищим рівнем освіченості та національної свідомості, що відіграло вагомий роль у сприянні закордонними українцями відродження української держави. Україномовна періодика українців у США стала трибуною для дискусій і розкриття реального стану речей в УРСР та стартовим майданчиком для подальшого становлення незалежної України.

Питанням побутування української діаспори та її ролі у відродженні української державності присвячені праці О. Гомотюк [9; 10], В. Євтуха [14], Б. Лановика [11], Н. Мерфі [12], І. Недошитко [10; 13] та ін. Дослідження С. Герегової [5], В. Губарця [8], П. Часта [15], В. Чекалюк [16] зосереджуються на власне розвитку і функціонуванню преси закордонних українців. І хоча діяльність української діаспори США щодо відродження української державності насправді важко

переоцінити, сьогодні це питання й досі залишається недостатньо вивченим. Тому метою нашого дослідження є дослідження ролі української діаспори США в утвердженні української незалежної держави у контексті друкованих матеріалів україномовної періодики Штатів.

Початок детального зосередження, часто за інформацією УНІАР, на перебігу подій, що відбуваються в Україні, припадає на період з липня 1991 р.: багатотисячні демонстрації, висловлення недовіри Кабінету міністрів, перемовини між Росією та Україною, припинення діяльності КППС, пресові конференції, де голова Верховної Ради України Л. Кравчук, зокрема, висловив можливість варіанту невідання союзнаго договору, якщо результати всеукраїнського референдуму свідчатимуть про бажання українців іти незалежним шляхом, а з Москви й надалі схилитимуть до федеративної побудови держави та нерівноправних відносин між республіками у майбутньому Союзі, Василь Маркусь досить детально проаналізував основні положення союзнаго договору та історичний контекст його підписання, а Петро Часто застерігав Л. Кравчука від загравання з російською верхівкою, оскільки підписання, нехай редагованого, союзнаго договору зведе нанівець шанси на українську незалежність. Причому цей процес вважається надзвичайно важливим, уся інформація про його перебіг публікується лише на перших шпальтах. На передовицях розміщують і чимало світлин численних демонстрацій у Києві та інших українських містах. 27 серпня 1991 р. газета «Свобода» детально описує процес проголошення незалежності України: голова опозиційної Народної ради у парламенті Ігор Юхновський запропонував сам текст постанови про оголошення самостійності, висловлено пропозиції щодо припинення діяльності КП та націоналізації її майна, звільнення усіх політ'язнів, створення національної гвардії тощо. Усе відбувалося на очах численних мітингувальників під стінами Верховної Ради. Після голосування, на якому висловлено 321 (із 360) «за» незалежність України, до парламенту внесено синьо-жовтий прапор та прийнято постанову про проведення всеукраїнського референдуму, де має бути схвалено рішення Верховної Ради українським народом. Поряд з такою надрукованою інформацією на першій шпальті вміщено сам текст невеликого за обсягом Акту проголошення незалежності України. Однак для багатьох українців у світі уособленням початку нашої незалежності стало перше грудня 1991 р., коли свою підтримку цьому факту міг висловити кожен. Через два місяці затверджено державну символіку, почався нелегкий процес націоналізації того, що залишилося від «радянського господарювання», особливо важко у військовій сфері, зокрема, у Криму. Важливий є і той факт, що україномовна періодика США уважно стежить за реакцією світу на події в Україні, публікуючи окремі матеріали з берлінських, французьких, американських ЗМІ, де теж на перших сторінках інформація про всеукраїнський референдум, вибори президента, великі можливості нашої держави швидко «стати на ноги» зважаючи на природні багатства і розвинену власну промисловість [1].

Тоді, на хвилі піднесення і радості за досягнення довгоочікуваної мети – незалежності історичної батьківщини, ніхто не говорив про майже унікальний