

ВНЕСОК ВОЛИНСЬКОГО МАГНАТА Ф. Ф. ТЕРЕЩЕНКА У РОЗВИТОК ВІТЧИЗНЯНОЇ АВІАЦІЇ У РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Звернення сучасних дослідників до проблематики Першої світової війни набуває нині особливої актуальності. Цей відносно короткий у хронологічному відношенні період насичений різноманітними подіями і явищами у військовому, політичному, соціально-економічному і духовно-культурному житті України. На основі суспільного досвіду останнього десятиріччя минулого століття та перших років третього тисячоліття переосмислюються традиційні теми історичних досліджень, що вимагають більш ґрунтовного вивчення, науково виражених підходів та об'єктивних оцінок, і досліджуються нові, обійдені увагою радянської історіографії. Серед них, зокрема, тема, щодо ролі Федора Федоровича Терещенка у розвиток вітчизняної авіації у роки Першої світової війни.

Слід зазначити, що будь-яких ґрунтовних розробок з обраної теми в радянській та сучасній вітчизняній історичній науці немає. Радянські дослідники значну увагу приділяли діяльності низки організацій, акцентуючи увагу на їх значенні як органів політичної консолідації буржуазії і ліберальних поміщиків з метою захоплення влади у лютому-березні 1917 р., у формуванні Тимчасового уряду та підготовці встановлення військової диктатури напередодні більшовицького перевороту [1]. У 90-х рр. XX ст. після розпаду СРСР, коли було знято ідеологічні шори радянської історіографії, з'являються праці з проблем громадянської опіки постраждалих військовослужбовців і цивільного населення в умовах війни [2]. Серед сучасних досліджень приділено певну увагу участі громадськості у справі опіки біженців і виселенців, напрямкам благодійної діяльності на Україні тощо [3]. Культурній та меценатській діяльності Терещенків присвячена монографія В. Ковалінського [4]. Проте, спеціальних праць, предмет дослідження яких є внесок Ф. Терещенка у розвиток вітчизняної авіації у роки Першої світової війни, в українській історіографії досі немає.

У роки війни з усією очевидністю проявилася економічна та політична слабкість самодержавного уряду, його нездатність до сучасної організації військового господарства. Реакцією суспільства на такий стан справ стало формування та активізація громадських сил і рухів, їх здатність до самоврядування, участі у благодійній діяльності. Яскравим тому прикладом є діяльність Ф. Терещенка у галузі вітчизняної авіації. Його авіаційну історію, напевно, можна розпочати з серпня 1907 р. – вступу до Київського політехнічного інституту імператора Олександра II [5, арк. 4-4зв.]. Вибір навчального закладу не був випадковим. У політехнічному інституті з 1905 р. діяв гурток повітроплавання, який очолював учень М. Жуковського професор механіки М. Делоне. У листопаді 1909 р. гурток перетворився у Київське повітроплавальне товариство. Ф. Терещенко став одним із його лідерів. Проте, на жаль, Федір Федорович не закінчив навчання. У січні 1912 р. його було відраховано з інституту [4, с. 212].

У співпраці з талановитим авіатором Володимиром Григор'євим Ф. Терещенко навесні 1909 р. організував власну аеропланову майстерню, яка знаходилася у маєтку "Червонне" Житомирського повіту Волинської губернії. Через рік у майстерні нарахувувалось аеропланів, монопланів, двигунів та інших деталей до них на суму близько 12 тис. крб. Неподалік від цукрового заводу був розміщений і аеродром, побудований на власні кошти Ф. Терещенка [6, арк. 1-5].

У майстерні працювало 25 чоловік, з них 18 робітників і 7 службовців. Серед них відомі, талановиті люди: конструктор С. Зембинський, інженер В. Горден, студенти КПІ Лебедев і Іоффе, запрошений з-за кордону пілот А. Пішоф. Річна заробітна плата робітників становила 5942 крб. 72 коп., а службовців – 16519 крб. Загалом утримання робітників і службовців обходилося Ф. Терещенку у 109 тис. крб., 22 коп. щорічно [7, арк. 1 зв.; 4, с. 252]. У 1910 – 1915 рр. Волинський дворянин вклав безпосередньо

у розвиток виробництва близько 150 тис. крб. Для службовців, конструкторів й авіаторів він побудував у маєтку будинок та інші побутові приміщення, витративши на це 720 тис. крб. [7, арк. 2-4].

Перший літальний апарат був випущений з Франції у травні 1909 р. Поштовою до створення аероплану власної системи стала пропозиція М. Жуковського Ф. Терещенку взяти участь у повітроплавальній виставці у Москві. Останній вирішив побудувати аероплан власної конструкції. До 25 грудня 1909 р. був готовий літак Терещенка по типу монопланів Л. Блеріо. Також до виставки видали альбом фотографій і креслень, які відбивали особливості його конструкції.

Ф. Терещенко вчився авіаторській справі в Л. Блеріо у Франції. Іспит на звання пілота-авіатора ним був складений 2 серпня 1910 р. До складу комісії входили секретар Київського товариства повітроплавання В. Мержанов і капітан генерального штабу російської армії Н. Семенов. У протоколі комісії вказано: "... двоюринин Ф. Терещенко вчився пілотажу самостійно на власному аеродромі у маєтку Червонне. Самостійно здійснив 20 польотів протягом квітня 1910 р." [8, арк. 1-2] Так, у Києві з'явився перший дипломований пілот.

Після успіху на виставці у Москві молодий конструктор створив у 1910 р. пристрій для з'єднання дерев'яних частин аероплану, що був запатентований на ім'я Ф. Терещенка. Так з'явилась нова модель – "Терещенко-2". При побудові цих аеропланів авіатор ставив собі за мету досягти найбільшої міцності за найменшою вагою. У серпні 1911 р. він разом з іншими молодими авіаторами брав участь у "Київському авіаційному тижні", демонструючи свій літак "Терещенко-3". Наступної весни побудував нову модель – моноплан з м'якими крилами і сорокасильним двигуном. Його п'ята модель важила лише 330 кг, мала довжину фюзеляжу 7,1 м при розмаху крил 10 м, піднімала на висоту до 2000 м і могла перенести вантаж до 150 кг. Перевага цієї моделі полягала ще й в системі самозапуску, яка дозволяла авіатору підніматись у повітря без сторонньої допомоги. Випробування цієї машини здійснював директор Червонської майстерні А. Пишеф. Він зазначав, що маршрут Червонне-Городище-Кагарлик-Київ-Червонне протяжністю 500 верств пролетів без механіка. Цим польотом було покладено початок поширенню приватного туризму в Російській імперії на аеропланах Ф. Терещенка [9, арк. 1-2].

У жовтні 1912 р. Ф. Терещенко взяв участь в організації і фінансуванні Всеросійської торговельно-промислової і сільськогосподарської виставки у Києві. Одним із головних експонатів виставки став аероплан "Терещенко-5". Крім нього, у павільйоні Червонської аеропланної майстерні демонструвалися пропелери, спеціальний віз для перевезення аеропланів, розроблений Ф. Терещенком і намет-ангар для літаків. Авторство конструктора було захищене патентом № 38690 Міністерства торгівлі і промисловості від 1 липня 1913 р. 31 січня 1914 р. Він отримав охоронне свідоцтво № 61829 на новий винахід – "гнучке крило". Новизна і цінність винаходу полягала у тому, що "гнучке крило" змінювало кривизну і кут нахилу. Це мало велике значення для повітроплавання, і особливо – військового, оскільки давало можливість змінювати швидкість руху і маневреність аероплану у польоті [10, арк. 2]. У 1916 р. Федір Федорович зареєстрував ще два винаходи: аеропланне крило зі змінною кривизною поверхні і переносний пристрій для випробування дерева на гнучкість [11, арк. 24; 12, арк. 2-4 зв.].

З 1913 р. Ф. Терещенко починає будувати аероплани на замовлення військового міністерства. Характерно, що Червонська майстерня випускала апарати не лише власної конструкції, а й системи "Фарман", "Моран-Сольньє". Вартість одного аероплана складала від 7 до 9 тис. крб. Він не просто копіював іноземні моделі, а й удосконалював їх, тому повітроплавальна частина Головного військово-технічного управління генерального штабу присвоїла одній з таких моделей назву "Моран-Сольньє" – "Парасоль" системи Терещенко [12, арк. 42; 11, арк. 27-28; 13, арк. 7-9 зв.].

У березні 1913 р. Федір Федорович надіслав опис аероплану своєї системи у повітроплавальну частину Головного управління генштабу. У цьому ж місяці він отримав від генштабу замовлення на виготовлення аероплану на дві особи. Конструкторське бюро Червонської майстерні розробило модель аероплану системи "Терещенко" для одного пілота та командира. Вартість його становила 8500 крб. Аероплан був сконструйований таким чином, що пілот і командир сиділи один за одним, місце останнього було першим [12, арк. 17 зв. – 18].

З наближенням лінії фронту наприкінці 1914 р. майстерню довелося евакуювати із Червоного до Києва з наміром перетворити її на завод. Відтак, за період з листопада 1914 р. до серпня 1915 р. аеромайстерня Ф. Терещенка виготовила понад 25 аеропланів для російської армії системи “Фарман-16”, “Фарман-22”, “Ньюпорт”, “Парасоль” і сотні комплектів запасних частин до них. Загальна сума замовлень становила 792633 крб. [14, арк. 4-4 зв.]. Але плани довелося змінити, тому що над Києвом нависла загроза окупації. У кінці серпня 1915 р. устаткування майстерні було відправлено до Москви. Завод розмістився на аеродромі на Ходинському полі і був приписаний до діючої армії. За роки Першої світової війни підприємство Ф. Терещенка зібрало і відремонтувало понад 250 літаків і 70 двигунів 30 різних типів [4, с. 263-265].

У 1916 р. Ф. Терещенко продав завод акціонерному товариству “ДУКС”, яке представляло в Росії фірму Анрі Фармана. Але він не залишив авіацію і восени 1916 р. у майстерні Київського політехнічного інституту спільно з В. Григор’євим виготовив нову конструкцію “Терещенко-7”. Випробування даної моделі пройшли успішно, і машина поступила на озброєння армії. Це був аероплан, де розміщались два пілоти, він розвивав швидкість до 150 км/год. Саме в цій моделі Ф. Терещенко найбільш повно втілював ідею зміни кута атаки несучої поверхнею. Крім того, ця модель виявилась більш міцною і менш небезпечною для пілота і пасажирів під час аварії. Це був останній апарат Ф. Терещенка [4, с. 265].

Відтак, загальновідома родина Терещенків зробила вагомий внесок не лише у розвиток економіки, створення картинних галерей та музеїв, що стали загальнонаціональним надбанням, підтримці талановитої молоді й митців, будівництві православних храмів, а й у розвиток вітчизняної авіації, зокрема у будівництво монопланів і аеропланів нової конструкції. Так, Ф. Терещенко був конструктором 7 моделей аеропланів зовсім нової конструкції. Його винаходи мали важливе значення для вітчизняної авіації, особливо військової, оскільки давали можливість змінювати швидкість аероплану під час польоту. На жаль, в умовах військового часу він був змушений припинити свою конструкторську діяльність.

Джерела і література

1. Ерошкин Н. П. История государственных учреждений дореволюционной России. – 3-е изд., перераб. И доп. – М., 1983. – 352 с.; Лотова Е. И. Земский союз и Союз городов в борьбе с эпидемиями в годы первой мировой войны (1914 – 1918) // Очерки истории русской общественной медицины: Сб. ст. / Под ред. П.И.Калью – М., 1965. – С. 111-148.; Юрий М. Ф. Буржуазные военно- общественные организации в период Первой мировой войны. 1914 – 1918 гг. (ВЗС, ВСГ, Земгор, Центральный военно-промышленный комитет). – М., 1990. – 358 с.
2. Иванова Ю. Н. Женщины в истории русской армии // Военно-исторический журнал. – 1992. – №3. – С. 36-39; Кальянов А. Ю. Уникальный опыт благотворительности // Военно-исторический журнал. – М., 1999. – №2. – С. 85-90; Форсова В. В. Общественное призрение военных и их семей в дооктябрьской России // Вестник РАН. – 1996. – Т.66. – №8. – С. 750 – 758.
3. Лазанська Т. І. Німці-виселенці українських губерній у роки Першої світової війни // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. IV. – К., 2002. – С.84 – 110; Сердюк О.В. Біженство в Україні під час Першої світової війни // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. IV. – К., 2002. – С.111-132; Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. IV. – К., 2002. – С.111-132; Благотворительность Православной церкви в Украине в период Первой мировой войны // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип. IV. – К., 2002. – С.133 – 154.
4. Ковалинский В. Меценаты Киева / В. Ковалинский. – К.: Северин-пресс, Кобза, 1995. – 366 с.
5. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1672.
6. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.25.
7. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1480.
8. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1479.
9. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1478.
10. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1416.
11. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1472.
12. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1419.
13. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1474.
14. ЦДІАК, ф.830,оп.1, спр.1682.