

Халецька Л. П.
Національний авіаційний університет

СТАНОВЛЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО ПОВІТРОПЛАВАННЯ: ОЛЕКСАНДР ДАНИЛОВИЧ КАРПЕКА (1894–1918)

У статті висвітлено життєвий та творчий шлях молодого талановитого авіаконструктора ери становлення вітчизняного повітроплавання О. Д. Карпеки.

Ключові слова: повітроплавання, авіаконструювання, біплан, “Карпека-1”, “Карпека-1 біс”, “Карпека-2”, “Карпека-3”, Перша світова війна, Горлицький прорив, військово-повітряний флот, авіаційна рота, авіаційний загон.

Авіаційна та авіакосмічна галузі визначають обличчя сучасної України не тільки всередині країни, але й у світі. З цими високотехнологічними галузями пов'язане майбутнє України, вони є одними з пріоритетних у міжнародних проектах нашої держави, зокрема європейських, тому безперечний інтерес становить історія зародження авіаційної галузі в Україні.

Метою статті є висвітлення короткого, але яскравого життєвого і творчого шляху талановитого авіаконструктора і льотчика ери становлення українського повітроплавання початку ХХ ст. – “ери романтики та героїзму” – О. Д. Карпеки.



У статті використані дослідження В. С. Савіна [11], В. Сандула [12], А. М. Троценка [13], доповнені та розширені автором за рахунок використання матеріалів, які зберігаються в Інституті рукопису Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського.

“Перерваний політ” – так можна охарактеризувати коротке, але яскраве, сповнене романтикою і героїзмом, життя молодого авіаконструктора та військового льотчика Олександра Даниловича Карпеки.

Олександр Карпека народився 14 березня 1894 р. Це засвідчує запис у метричній книзі з архіву Чернігівської духовної консисторії Покровської церкви с. Янівки Глухівського повіту [5, арк. 4]. Його батьки: дворянин с. Лаври Данило Олександрович Карпека та його дружина Євгенія Лукіна. Дворянство Д. О. Карпека отримав у 1869 р. [5, арк. 3]. Імовірно, рід Карпек походив від глухівського отамана Семена [12]. Батько Олександра Карпеки мав великий земельний наділ, був почесним попечителем Чернігівської чоловічої гімназії [5, арк. 3]. Окрім Сашка, у родині Карпек було ще троє дітей: Ольга, Микола і Ганна.

На початку 1900 р. родина Карпек переїхала до Києва й оселилася у двоповерховому будинку на сучасній вулиці Володимирівській, 60, де знаходиться Ректорат Національного університету імені Тараса Шевченка. Тоді тут жили відомі професори університету св. Володимира, а свого часу – попечитель Київського навчального округу Микола Пирогов [12].

У 1906 р. Сашко Карпека став учнем приватної Київської чоловічої гімназії В. П. Науменка, де навчався протягом наступних шести років. Безперечно, атмосфера гімназії вплинула на формування світогляду майбутнього авіаконструктора. Адже В. П. Науменко, за згадкою його учня Гната Житецького, був найвідомішим у найширших колах Києва, найпопулярнішим педагогом і громадським діячем [10, с. 92].

Приватна гімназія, в якій навчався О. Карпека, була відкрита В. Науменком у 1905 р. і спеціалізувалася на історії, словесності, географії та гуманітарних науках. Свого часу тут навчався М. Рильський. Завдяки В. Науменку в журналі “Зоря” були опубліковані перші поезії гімназиста Рильського [9]. У 1912 р. гімназія стала базовою при Товаристві сприяння середній освіті.

Олександр Карпека навчався в атмосфері любові та поваги до рідної української мови, літератури, історії України. В. Науменко вважав за необхідне підходити до створення програм викладання певних курсів творчо і відповідно до місцевих умов. Тому гімназисти V класу мали можливість знайомитись із південноруськими історичними піснями, козацькими думами; у VII класі діти вивчали творчість Феофана Прокоповича, Стефана Яворського тощо [10, с. 92]. В. Науменко, активний діяч Старої Громади, багато зусиль докладав, щоб діти “виховувалися у більшій національній свідомості”, “навчалися рідної мови” [10, с. 95].

Саме в перші гімназійні роки Сашко Карпека знайомиться зі світовими досягненнями в галузі повітроплавання. Можливо, це знайомство стало зародком майбутнього захоплення юнака конструюванням літальних апаратів, важчих за повітря. У січні 1906 р. Сашко разом зі своїм братом, сестрою та друзями під керівництвом В. Н. Вучетича видає двотижневий рукописний збірник оповідань та нарисів, серед яких – повідомлення про повітроплавальний апарат Монгомері [8, арк. 12].

Захоплення повітроплаванням привело Олександра до технічного гуртка при Політехнічному інституті. Перше визнання прийшло до нього у 1909 р., коли на змаганнях у Києві його модель аероплана перелетіла Миколаївський парк – від воріт університету св. Володимира до воріт на Терещенківській вулиці. Тоді він, гімназист 6-го класу, отримав свою першу нагороду – срібний кубок [12].

У 1910 р. гімназист 8 класу Олександр Карпека спроектував власний біплан “Карпека-1” з потужним двигуном 35 к.с., який був побудований у

майстерні І. І. Сікорського. Звичайно, аероплан був схожий на літаки І. І. Сікорського та Ф. І. Билінкіна. Однак оригінальною була хвостова ферма з паралельними пасками й оперенням хвоста (так само вони були виконані у 1911 р. у Франції А. Фарманом на “Фармані-7”).

Також раніше за Сікорського Карпека використав колончате штурвальне керування елеронами і кермом висоти. Стойки біпланної коробки мали обтічний переріз. Двигун встановлювався на передній кромці нижнього крила. Крила – прямокутної форми, однакового розмаху, з елеронами. Шасі мали лижі й амортизатори за зразком Сікорського [11, с. 35]. Швидкість літака досягала 65 км/год. [13, с. 37]. На цьому літаку друзі О. Карпеки, майбутні всесвітньовідомі пілоти С. С. Громов та О. О. Гомберг здійснили у 1911 р. кілька вдалих польотів прямою і колом. Найдовший політ, тривалістю 22 хв. на висоті 100 м, здійснив С. С. Громов [1].

У січні 1911 р. в будівлі Публічної бібліотеки відкрилася Перша повітроплавальна виставка Київського повітроплавального товариства, під час роботи якої відбувся конкурс моделей. Кращою серед представлених визнали модель О. Карпеки, що пролетіла 12 м [11, с. 28].

У 1911–1913 рр. у майстерні І. І. Сікорського на замовлення Карпеки були побудовані ще три його літаки. Після від'їзду І. І. Сікорського до Петербургу майстерня перейшла до О. Д. Карпеки під назвою “Перша київська авіаційна майстерня конструктора аеропланів О. Д. Карпеки” (місце розташування – Сирецьке поле за парком Пушкіна) [13, с. 37].

Біплан “Карпека-1 біс” (1911 р.) мав двигун “Хаакє” потужністю 35 к.с. Його відмінними рисами були: заміна хвостової ферми тонким чотиригранним фюзеляжем висотою близько 0,4 м; розташування сидіння льотчика на верхній грані фюзеляжу; виконання штурвального керування на рамі, а не на колонці; збереження незмінної коробки крил, однак збільшення площі елеронів і додавання підвісних елеронів, які кріпилися до задніх стійок між крилами; зміна конструкції шасі, які кріпилися на наскрізну вісь безпосередньо до лиж шнуровими амортизаторами [11, с. 35].

Видозміненою версією свого попередника став літак “Карпека-2”: були прибрані підвісні елерони, знову встановлена штурвальна колонка, посилена конструкція шасі, встановлені вертикальні площини між середніми стійками коробки крил. Схема горизонтального оперення була запозичена від літака І. І. Сікорського “С-6А”. Як результат – зменшення ваги порожнього літака на 20 кг [11, с. 35]. На цьому літаку у 1912 р. над Куренівським полем у Києві здійснив кілька польотів сам конструктор [12].

У червні 1912 р. О. Карпека отримав атестат зрілості. Його навчальні успіхи були достатньо посередніми: відмінно – Закон божий, добре – географія, французька та англійська мови, решта дисциплін – задовільно [5, арк. 6]. Однак це не завадило йому стати у серпні 1912 р. студентом

університету св. Володимира. Провчившись рік у Києві на фізико-математичному факультеті, у вересні 1913 р. О. Карпека переводиться до Санкт-Петербурзького політехнічного інституту, де навчається до листопада 1914 р. на Кораблебудівельному відділенні [4, арк. 1].

Слід зазначити важливу роль Санкт-Петербурзького політехнічного інституту у підготовці кадрів для авіації. У 1909 р. при Кораблебудівельному відділенні були відкриті Курси авіації та повітроплавання – перша вища авіаційна школа Росії, яка мала право видавати дипломи та свідоцтва про авіаційну освіту. При цьому ж відділенні у 1912 р. були відкриті Офіцерські теоретичні курси авіації та повітроплавання. Після початку Першої світової війни були відкриті паралельні Курси авіації та повітроплавання для підготовки майбутніх льотчиків, які не мали офіцерського звання. У 1915 р. на курсах з'явилося спеціалізоване відділення гідроавіації. Тоді ж відкрилися Курси авіамеханіків. Наприкінці 1916 р. При Політехнічному інституті було створене бюро авіаційної випробувальної станції Морського відомства. Таким чином, до 1917 р. Політехнічний інститут готував кадри і для авіаційної промисловості, і для воєнної авіації [14].

Учителем О. Карпеки в Політехнічному інституті був відомий авіаконструктор С. М. Усатий, під керівництвом якого молодий авіаконструктор здійснював розрахунки. Будівництво літаків відбувалось у Києві в його майстерні. З'являється нова модель: “Карпека-3”, яка засвідчила появу характерного інженерно-конструкторського почерку О. Карпеки. Цей літак був двомісним біпланом, спочатку з двигуном RAW потужністю 75 к.с., який був замінений на “Аргус”, потужності якого 50 к.с. було цілком достатньо для польотів біплана. Збільшена висота фюзеляжу краще захищала екіпаж від зустрічного потоку. У цій конструкції О. Карпека відмовився від звичайних елеронів і повернувся до схеми з підвісними елеронами, які встановлювалися на крайніх задніх стійках, і до системи розчалок (на зразок літака “Геккель-7” [11, с. 36].

У 1913 р. на літаку довжиною 7,5 м і вагою 315 кг [13] піднімалися в небо В. Іордан, П. Нестеров, сам О. Карпека. Усього відбулося 50 польотів. Із двигуном 75 к.с. швидкість біплана перевищувала 100 км/год. Під час одного з польотів В. Іордана, здійснюючи посадку, літак “зарився носом”, пошкодивши двигун. О. Карпека відклав подальші випробування до літа 1914 р., не маючи коштів для заміни двигуна. Однак початок Першої світової війни змінив плани молодого конструктора [1].

З початком війни О. Карпека вступає до Київського Костянтинівського військового училища, яке закінчив за 1 розрядом. Після закінчення курсу навчання в чині прапорщика призначений у розпорядження Штабу Київського військового округу в травні 1915 р.

25 травня 1915 р. О. Карпека прибув і був зарахований до списків

82 Дагестанського полку молодшим офіцером 4-ї роти [4, арк. 2]. Дагестанський кінний полк входив до складу 3-го Кавказького корпусу Південно-Західного фронту і навесні 1915 р. брав участь у Горлицькій операції – наступальній операції німецько-австрійських військ з 19 квітня (2 травня) до 10 (23) червня 1915 р. з метою розгрому російського Південно-Західного фронту (головнокомандуючий генерал М. І. Іванов) і оволодіння Галичиною. Німецько-австрійські війська вдвічі переважали російську армію в піхоті та у п'ятеро – в артилерії, а за важким озброєнням – у сорок разів [3]. На час, коли О. Карпека прибув на передову, російські війська, втративши значну кількість особового складу, відійшли на лінію Ново-Място, Сандомир, Перемишль, Стрий. Німецько-австрійські війська, продовжуючи наступ, поступово відтіснили російську армію на схід.

О. Карпека взяв участь у боях біля м. Синява, с. Ципліци та с. Адамівка, біля м. Високе та с. Кросно, де був поранений осколком снаряду в голову, отримавши важку контузію з ушкодженням кісток черепа. Він був відправлений спочатку до шпиталю Могильовської губернії, згодом – до шпиталю Київського дворянства [6, арк. 1]. Наказом військами 3-ї армії від 22 серпня 1915 р. за № 234 за штикову атаку м. Синява 31 травня 1915 р. Олександр Карпека був нагороджений орденом Св. Анни 4 ст. з написом “за хоробрість”. Олександр на той час був 21 рік.

15 вересня 1915 р. О. Карпека повертається до діючої армії на посаду помічника завідуючого майстернями 3-ї авіаційної роти, згодом призначений начальником передової бази 3-ї авіароти при штабі 8 армії Південно-Західного фронту (головнокомандуючий О. Брусилів) [4, арк. 2]. Так, Олександр Карпека знову, вже у важких і небезпечних умовах діючої армії, повернувся до своєї улюбленої справи – повітроплавання. Роботу конструктора він змінив на опанування спеціальністю воєнного льотчика.

На 1915 р. військово-повітряний флот складався з двох незалежних частин – морської й армійської. Армійська авіація, яка вважалася частиною інженерних військ, поділялася на авіаційні та повітроплавальні частини. На початок 1915 р. в Російській імперії нараховувалося 900 підготованих льотчиків, серед них – 500 воєнних. Підготовка льотно-підйомного складу здійснювалася в офіцерській повітроплавальній школі у Гатчині. Крім неї з 1911 р. функціонували офіцерська авіаційна школа в Качі (під Севастополем) та школа Московського товариства повітроплавання. Підготовка льотчиків також відбувалася на приватних курсах Московського товариства повітроплавання, Санкт-Петербурзькому політехнічному інституті, Всеросійському (Санкт-Петербург), Одеському, Київському, Ризькому, Харківському та інших аероклубах та за кордоном – у Франції. На січень 1915 р. існувало 44 авіазагони. Для технічного обслуговування було створено 6 авіаційних рот [2].

Перебуваючи на службі в 3-й авіароті, О. Карпека навчався

самостійним польотам на літаку системи “Ньюпор” і був призначений Наказом № 361 августійшого завідуючого авіацією та повітроплаванням в арміях у військову авіаційну школу в Гатчині для навчання польотам. З кінця січня до кінця липня 1916 р. О. Карпека перебував на навчанні в Гатчинській авіаційній школі. Витримавши іспит на апараті системи “Кодрон”, 30 липня 1916 р. він отримав звання воєнного льотчика і в чині підпоручика був відкомандирований у розпорядження командира Окремого авіаційного загону Морської фортеці імператора Петра Великого (м. Ревель) [4, арк. 2]. Тут О. Карпека служив з 10 серпня 1916 р. до 19 липня 1917 р. [4, арк. 4].

Виконуючи обов'язки помічника командира загону з технічної і господарської частин, О. Карпека здійснював польотні випробування на літаках систем “Моран Парасоль” та “Альбатрос”.

Протягом серпня 1916 – серпня 1917 рр. О. Карпека воював у складі 4-го авіаційного загону винищувачів (Румунський фронт), отримав чин поручика і наприкінці вересня 1917 р. був відкомандирований до школи вищого пілотажу (м. Севастополь) для підвищення техніки пілотування [4, арк. 2].

Звичайно, польотні випробування не завжди проходили вдало. Так, у січні 1917 р. один з випробувальних польотів завершився для О. Карпеки падінням з аероплану і сильними ушкодженнями. За весь час перебування в авіаційних загонах О. Карпека налітав близько 122 годин на апаратах систем “Кодрон”, “Моран П”, “Альбатрос” та “Моран 4” [4, арк. 4].

У березні 1918 р. О. Карпека був звільнений з військової служби відповідно до наказу про демобілізацію [7, арк. 2]. Він повертається до Києва, щоб продовжити навчання. То були складні часи боротьби за українську державність, у місті, як і у всій країні, панували безлад і вседозволеність. О. Карпека був затриманий, заарештований і зачинений у приміщенні Педагогічного музею [12], де він помер 29 (13) грудня 1918 р. від іспанки [13, с. 38] і був похований у Покровському монастирі. У 1926 р. прах авіаконструктора був перенесений на Лук'янівське кладовище [12].

Так закінчився земний шлях молодого талановитого авіаконструктора, потенційно високі конструкторські здібності якого, на жаль, залишилися не реалізованими.

Використана література:

1. Авиационная энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа : avia.claw.ru/shared/1150.htm
2. Военно-воздушный флот в МЦМ – 7 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://wap.alternativa.b.qip.ru/?1-18-40-00000069-000-40-0>
3. Горлицкий прорыв [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.hrono.ru/sobyty/1900sob/1915gorlice.php>
4. ІР НБУВ. – Ф. 240. – № 1.
5. ІР НБУВ. – Ф. 240. – № 2.
6. ІР НБУВ. – Ф. 240. – № 3.

7. ІР НБУВ. – Ф. 240. – № 7.
8. ІР НБУВ. – Ф. 240. – № 45.
9. Неспешные прогулки по Киеву. Ведет Анна Борисовна Островская. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: ukrainiancomputing.org/VASECHKO/Street_Pankivska.doc
10. Пайкова Є. В. Володимир Науменко (1852–1919) [Текст] / Є. В. Пайкова // Український історичний журнал. – 1998. – № 6. – С. 90-102.
11. Савин В. С. Авиация в Украине [Текст] / В. С. Савин. – Х. : Основа, 1995. – 264 с.
12. Сандул В. Авіаконструктор з Чернігівської губернії [Текст] / В. Сандул // Отчий поріг. – № 12. – С. 14.
13. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України [Текст] / А. М. Троценко. – К., 2004. – 637 с.
14. Школы младших специалистов в 1910–1917 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://war.shmas.f.qip.ru/?1-1-0-00000001-000-10001-0>

ХАЛЕЦКАЯ Л. Ф. Становление украинского воздухоплавания: Александр Данилович Карпека (1894 – 1918).

В статье рассмотрен жизненный и творческий путь молодого талантливого авиаконструктора эры зарождения отечественного воздухоплавания А. Д. Карпеки.

Ключевые слова: воздухоплавание, авиаконструирование, биплан, “Карпека-1”, “Карпека-1 бис”, “Карпека-2”, “Карпека-3”, Первая мировая война, Горлицкий прорыв, военно-воздушный флот, авиационная рота, авиационный отряд.

ХНАLETSKA L. The development of Ukrainian aeronautics. Alexander Danilovich Karpeka (1894 – 1918).

The article examines the life and achievements of young and talented aircraft designer A. D. Karpeka who lived in the period of birth of motherland aeronautics.

Key words: aeronautics, aircraft designing, biplane, “Karpeka-1”, “Karpeka-1bis”, “Karpeka-2”, “Karpeka-3”, First world war, Horlycyia break-through, aircraft, aviation company, aviation squad.