

Светлана КАЙДА, Владимир ПАСЛЕН (Донецк)

РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА УКРАИНЕ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Двадцатый век стал началом формирования авиационной промышленности ведущих стран мира. Условия для становления этой отрасли на украинских землях не были благоприятными - общая технологическая отсталость Российской империи и отсутствие платежеспособного спроса тормозили развитие самолетостроения. И все же до Первой мировой войны на территории Украины были созданы предпосылки для перехода отрасли на индустриальный уровень, а завершился этот переход уже в военные годы. [4, с. 139].

Развитие авиационной промышленности на территории Российской империи в целом и Украины в частности повторяло процессы, которые происходили в Европе. Сначала возникали многочисленные мелкие мастерские энтузиастов-авиаторов, однако большинство из них через некоторое время по техническим, финансовым или другим причинам прекращало свое существование, и только немногие из этих полукустарных производств постепенно превращались в промышленные предприятия. В Украине в 1910-1912 гг. были созданы авиационные мастерские А. Карпеки, В. Иордана, А. Свешникова, В. Ильицкого и др. [6, с. 75]. Однако промышленными предприятиями назвать их нельзя, по сути, они были опытными мастерскими. Одна из таких мастерских, которая в последствии переросла в завод, была основана Федором Федоровичем Терещенко - представителем давнего украинского казацкого рода, члены которого с середины XIX в. достигли значительных успехов как промышленники-сахарозаводчики. Династия сахарозаводчиков Терещенко представляет интерес для историков. Первым предпринимателем в династии Терещенко стал Артемий Яковлевич. Свою коммерческую деятельность он начал в Глухове с мелкой торговли, работая приказчиком в магазине глуховского купца. Благодаря значительным способностям, старательности и расчетливости он вскоре открыл свое дело. В семье Терещенко почти все были меценатами. Удачливые сахарозаводчики 80% своей прибыли отдавали на благотворительность. Известным из этой плеяды стал Никола Артемьевич Терещенко. Получив блестящее образование, Никола Терещенко вместе с братьями Федором и Семеном пошел по стопам отца: все трое занялись сахарным бизнесом. Свой капитал Никола с братьями жертвовали городу: строили больницы, приюты, гимназии, за что в 1870 году им присвоили дворянство. Существовала легенда, что Терещенки в 1850 годах нашли клад. Так это или нет, но то, что Никола Артемиевич сумел извлечь большую пользу из реформы 1861 года – факт. Он воспользовался тем, что в новых условиях большинство помещиков не смогли сориентироваться, как правильно вести хозяйство, чтобы оно приносило прибыль. И, как результат, уже в 1870 году в его руках сосредоточилось более 10 сахарных заводов. Никола Артемиевич был большим знатоком и ценителем искусства. Собрать свою художественную коллекцию он начал еще в Глухове. В этом ему содействовали брат Федор, сыновья Иван и Александр, дочери Варвара и Ольга. Благодаря им и до настоящего времени Киев демонстрирует посетителям ценнейшие собрания четырех государственных музеев – Т. Г. Шевченко, русского искусства, восточного и западного искусства, которые находятся в домах, принадлежащих ранее семье Терещенко, и Национального музея, построенного за их участием. Всего, чего достиг Н.А.Терещенко за всю свою жизнь – капитал и положение в обществе – было результатом его необыкновенной энергии, твердого характера, огромной работоспособности, а не просто везения. В любое дело, которым ему приходилось заниматься, он вкладывал частицу своей души. [2, с. 84].

Федор Федорович, племянник Николы Артемиевича, сын Федора Артемиевича, родился 11.11.1888 в Киеве. Судьба Федора Федоровича не стала исключением, его яркая индивидуальность и талант раскрылись уже в юности. Федор не унаследовал страсти к искусствам от отца и дяди, которые были страстными коллекционерами живописи. Юноша был увлеченным «технарем». В 1907 году он поступил в Киевский политехнический институт на механический факультет, но во время поездки в Берлин сильно заболел, поэтому остался на 1-ом курсе на второй год. От природы был наделен незаурядными способностями и цепкой па-

матью, поэтому в институте все схватывал на лету. Занимаясь на 2-ом курсе, неожиданно для родственников решил жениться. Его невеста была старше его на 5 лет, но это его совершенно не шокировало. В то время для всех студентов в обязательном порядке было нужно разрешение на женитьбу директора института. Федор сумел убедить в необходимости этого шага директора института и разрешение было получено. Свадьбу праздновали в Петербурге, но жили молодожены в Киеве в своем собственном доме, который Федор купил для своей семьи, не желая жить вместе с матерью и придирчивой незамужней тёткой. Через год по пути в Вену Федор становится отцом, так как дочь Наталья родилась во время путешествия. В отличие от мужа жена Федора отличалась достаточно спокойным характером. Из-за различия характеров – энергичного у Федора и флегматичного у Екатерины – их семейная жизнь и не сложилась. Жена, скорее всего, не беспочвенно, обвинила его в неверности и в 1916 году они расстались. На Федора была наложена эпитимия – церковное наказание, предусматривающее посты, длительные молитвы и штраф в пользу жены в размере 250 тыс. руб. [2, с. 105]. Но это не огорчило Федора, поскольку главной любовью и привязанностью в его жизни была авиация. Все свое свободное время он отдает авиамоделированию. Весной 1909 года в своем имении Червоное в Волынской губернии (140 верст от Киева) он собственными силами строит мастерские, в которых собирает самолеты собственной конструкции. Рядом с Червоным он оборудовал летное поле, величиной в 41 гектар. В 1910-1915 гг. Терещенко вложил в строительство авиамастерских 150 тыс. рублей и еще за 720 тыс. рублей построил в имении дом и хозяйственные помещения для работников, конструкторов и авиаторов. У Терещенко были для этого все возможности, его капитал составлял 8,5 миллионов рублей - на сегодняшний день это десятки миллиардов долларов. Терещенко основал мастерскую, достаточно неплохо, как на то время, оборудованную (в ней были токарный и сверлильный станки, ленточная пила и другое необходимое оборудование) [7, с. 61]. Он так ушел в разработку новых моделей самолетов, что в 1912 по собственному желанию оставил учебу в институте. В 1913 году а мастерской работало 25 человек. Зароботная плата составляла для рабочих почти 6 тысяч рублей, для инженеров - 16 с половиной тысяч рублей, - это очень большие деньги для тех времен. [6 с. 81]. Сначала Федор Федорович выписал аэроплан из Франции, он прибыл в Червоное в мае 1909 года. Затем Терещенко решил создать собственный аэроплан. Первый свой самолет Федор Федорович выпускает 25 декабря 1909 года. 2 августа 1910 Федор Федорович сдает экзамен на пилота-авиатора. В том же 1910 году Федор Федорович Терещенко придумал и запатентовал приспособление для соединения деревянных конструкций аэропланов.

[9, с. 95] Однако Федор Федорович не собирался строить копии французских аэропланов, а мечтал строить свои. Чувствуя недостаток знаний, 21-летний Терещенко отправляется учиться во Францию - тогда самую передовую авиационную державу. Учился он у Луи Блерио - французского летчика и авиаконструктора. Блерио впервые в истории пересек на аэроплане собственной конструкции пролив Ла-Манш, а после этого побил американцев в рекорде скорости - достиг 77 км/час. Самолеты Блерио имели наиболее совершенную по тем временам конструкцию, а его шасси со свободно устанавливающимся колесом для посадки против ветра широко использовалось в авиации. Во время Первой мировой войны Блерио занимался строительством самолетов для французской армии. Было выпущено более 10 тыс. самолетов его конструкции, в том числе знаменитые истребители «Спад». После войны Блерио основал собственную авиастроительную компанию по выпуску гражданских самолетов и гидросамолетов. К сведенью, самолеты Блерио продавались всем желающим по 850\$ за штуку.

Под влиянием успехов французского конструктора Блерио Федор Терещенко в 1909 построил самолет “Терещенко № 1” по образцу модели “Блерио ХИ” и издал альбом его чертежей. Собственно, эту машину лишь условно можно назвать летательным аппаратом - в небо “Терещенко № 1” ни разу не поднялся. Самолет в неуконплектованном виде - без двигателя и шасси - был выставлен на XII Съезде русских естествоиспытателей и врачей в декабре 1909 г., а сам Терещенко на заседании подсекии воздухоплавания выступил с докладом о конструкции своего моноплана [4, с. 222-223]. На протяжении 1910-1911 гг. в Червоном были построены два самолета-моноплана - “Терещенко №1 бис”, “Терещенко №2”. Они представляли собой усовершенствованными схему фюзеляжного моноплана, взятую от конструкций Л. Блерио. В августе 1913 года он демонстрирует

аэроплан "Терещенко №3", а весной 1914 - моноплан с мягким крылом и сорока сильным мотором. Федор Федорович сумел привлечь к работе талантливых авиаконструкторов России того времени - у него работал Игорь Сикорский, Дмитрий Григорович и другие. [2, с. 47].

Игорь Сикорский - выдающийся представителем Киевской школы самолетостроения. Он является создателем первых в мире: четырёхмоторного самолёта «Русский витязь» (1913 год), пассажирского самолёта «Илья Муромец» (1914 год), трансатлантического гидроплана, серийного вертолётной одновинтовой схемы (США, 1942 год). [3, с. 15].

Дмитрий Григорович - русский и советский авиаконструктор, специалист по гидросамолётам. В 1913 году Григорович сконструировал свою первую летающую лодку М-1. После постройки экспериментальных летающих лодок М-2, М-3, М-4, в 1914 году он создал летающую лодку М-5. Это был двухместный биплан деревянной конструкции и развивал скорость 128 км/час. Летающая лодка поступила на вооружение российского флота в качестве разведчика и корректировщика артиллерийского огня. 12 апреля 1915 года М-5 совершила первый боевой вылет. Серийная постройка М-5 продолжалась до 1923 года. Вслед за М-5 Григорович строит более тяжёлый гидросамолёт М-9, предназначенный для нанесения бомбовых ударов по кораблям и береговым объектам. В 1916 году после успешных летных испытаний гидросамолёт был принят на вооружение. В сентябре 1916 года морской лётчик Ян Нагурский выполнил на М-9 мёртвую петлю. Григорович спроектировал первый в мире гидросамолёт-истребитель М-11. Григоровичу Терещенко помогал финансово - на деньги Федора на свет появились самолёты Григоровича Г-2 и Г-3. [6, с. 36].

Зимой 1911/1912 гг. был построен моноплан "Терещенко № 4", но при испытаниях весной 1912 этот самолёт разбился. Конструкторскую работу в Червоном проводил С. Зембинский. [7, с. 70].

В начале войны Терещенко строил самолёты-истребители собственной системы. Производительность - два самолёта в месяц. В 1914г. Ф. Ф. Терещенко совместно с конструктором А. Пишофом спроектировал и построил моноплан под двигатель "Рон" мощностью 80л.с. Двигатель имел обтекаемый кожух, что снижало лобовое сопротивление. Испытания показали, что машина развивает скорость 135-140 км/ч, её скороподъёмность на 1000 м составляет 4-6 мин, разбег при взлёте 75-80 м, пробег при посадке 40-50 м. Самолёт имел нормальный запас горючего на три часа полёта. Лётчик-испытатель, совершив на нём около 20 полётов, утверждал в отчете: "Машина слушается руль хорошо, устойчивость продольная хорошая, устойчивость поперечная хуже, чем у "Ньюпора", и лучше "Фармана"...постройка тщательная, шасси крепкое и хорошее, взлет, полет и спуск легки". Отмечалась также хорошая конструктивная разработка. Недостаток самолёта - плохой обзор, не помогали и вырезы у основания крыльев. Лётчик-испытатель жаловался, что "виден слишком небольшой кусок земли, не дающий цельного впечатления о местности". На основе испытания сложилось мнение, что "аппарат системы Терещенко хорош как спортивный, но для применения к военной разведке не годится". [1, с.56]. Предприниматель получил от военного ведомства заказ на постройку самолётов типа "Вуазен", однако они оказались неудачными: машины не имели вооружения, в их конструкции наблюдались отклонения от стандартов, в результате чего запасные части завода "Дукс" к ним не подходили, общая культура производства была низкой. Из действующей армии капитан Степанов в октябре 1915 г. телеграфировал в ставку: "Доношу, что французские "Вуазены" мастерской Терещенко испытываю ... Все аппараты очень слабой обшивки, местами материал обвисает. Для боевых полётов аппараты неудовлетворительны ... Ходатайствую о назначении аппаратов русского производства". [1, с.57]. Производство военных самолётов Терещенко не удалось. Кустарщина не позволяла строить их с высоким качеством. Военное ведомство не выдало этому предприятию серьезных заказов.

Согласно годовому отчету за 1913г. предприятие Терещенко имело пять металлообрабатывающих и пять деревообрабатывающих станков, а также локомобиль мощностью 10 л.с.. Однако финансовые результаты предприятия удачными назвать нельзя - при годовых расходов в 44 499 руб. 90 коп. доход составил всего 7155 руб., полученных за один самолёт, проданный Военному ведомству [2, с. 26]. Пытаясь выйти на положительный баланс, Терещенко начинает строительство самолётов по французским проектами, которые гораздо охотнее покупались военными, чем оригинальные отечественные разработки. 3 апреля

1914 был заключен контракт, предусматривающий поставку военному ведомству двух самолетов “Моран-Зонт” по цене 8800 руб. за самолет в срок до 3 сентября 1914 [7, с. 27]. Однако этот контракт так и не был выполнен - заказанные во Франции комплектующие были задержаны при перевозке через территорию Германии. Удачным оказался предыдущий контракт, заключенный 31 января 1914 Согласно ему, до осени 1914 г. завод Терещенко изготовил и поставил военному ведомству восемь бипланов “Фарман XXVIII” на общую сумму 93 034 руб. 40 коп. [4, с. 92]. В поисках заказчика Терещенко обращается также к Генеральному штабу Болгарии, но ответа получено не было [7, с. 31]. Как видим, попытка энтузиаста основать авиационное производство фактически “на голом месте” оказалась не слишком удачной - не удалось ни наладить серийное производство самолетов, ни организовать постоянно действующее конструкторское бюро. [7, с. 32].

На протяжении 1913-1914 гг. по его проектам были построены самолеты “Терещенко № 5”, “Терещенко № 5бис” и “Терещенко № 6”. Одним из преимуществ “Терещенко № 5” была система самозапуска - т.е. летчик мог взлетать без посторонней помощи. «Терещенко № 5 бис» — почти копия “Терещенко № 5”, но с двигателем «Гном» в 60 л. с. на первом экземпляре и 80 л. с. на двух других.

При этом модель “Терещенко № 5бис” может считаться первой серийной продукцией предприятия - в Червоном изготовили три таких самолета. Он же стал первым самолетом производства завода Терещенко, приобретенным Военным ведомством 7 октября 1913, одна из этих машин была передана Офицерской воздухоплавательной школе в Гатчине. В начале Первой мировой войны два самолета типа “Терещенко № 5бис” проходили фронтальные испытания в одном из авиаотрядов Юго-Западного фронта. По заключению военных летчиков, сделанному в январе 1915 г., самолет имел неплохие летные качества, но для воздушной разведки оказался непригодным из-за плохого обзора. «Терещенко № 6» — тот же самолет, что и № 5бис, но с двигателем «Рои» в 60 л. с. впервые установленным на самолете русской конструкции. Летал хорошо. [5, с. 20].

В 1913 году в России уже во всю создавался военно-воздушный флот под предводительством Великого Князя Александра Михайловича, и Терещенко начинает выполнять заказы Военного Министерства. Сумма заказов была примерно 800000 рублей. Примерно в 1914 году, после начала Великой войны, Червоное посещает Николай II - целью визита Государя была именно военная авиация. Может быть именно результатом этого визита стал перевоз производства из Червоного в Москву. К тому времени мастерские производили не только самолеты, но и разное авиаоборудование - например, пулеметные установки, приспособления для бомбометания и другое. В 1916 году все вывезенное из Червоного в Москву оборудование Терещенко продал фирме “Дукс”, строившей в России самолеты “Форман” - одни из самых лучших на свое время. Эта продажа вовсе не означала уход Федора Федоровича из авиации - даже наоборот. В сотрудничестве с В.П. Григорьевым, весной 1916 года он создаёт прекрасную машину – “Терещенко №7”. Эта машина была настолько удачной, что поступила на вооружение в Российский Военно-Воздушный флот. Самолет мог развивать уже 150 км/час и был двухместным. [6, с. 130]. Летные испытания закончились успешно и еще больше раззадорили неумное желание Федора к реализации своей мечты – сделать Киев не только «сахарной», но и «авиастроительной» столицей.

Кроме конструкторов, Федор Федорович сотрудничал и с выдающимися летчиками того времени - например точно известно, что в Червоное приезжал Павел Николаевич Нестеров - выдающийся русский военный летчик, навсегда вписавший свое имя в историю авиации как автор “петли Нестерова” - мертвой петли. Выдающаяся российская летчица-спортсменка Любовь Александровна Галанчикова (1889–1961) одна из пионеров авиации среди женщин в мире, работала у Федора Федоровича летчиком-испытателем - о чем свидетельствует составленный контракт. Галанчикова была автором мирового рекорда скорости среди женщин (ноябрь 1912). Она же установила и всероссийский рекорд скорости. За свои заслуги она стала шеф-пилотом фирмы “Фоккер”. Согласно контракту, составленному в декабре 1913, Любовь Александровна обязывалась в течение года “летать на аппаратах, которые будут даны Червонской авиамастерской, на других же аппаратах производить полеты не предоставляя себе права”. Кроме того, она принимала на себя всю ответственность за “несчастные случаи, которые могут произойти, не дай Бог, во время полетов”. Брать пассажиров на борт можно было только по их расписке. За это Федор Федорович обязался платить Галанчиковой ежемесяч-

но 500 рублей, предоставить ей квартиру для проживания и бесплатный проезд по стране. [2, с. 167].

Биографические данные о Ф.Ф. Терещенко в период эмиграции и вплоть до его ухода из жизни 30 января 1950 года отличаются противоречивостью. Вот что пишет В.В Ковалинский в своей книге: “Федор Федорович жил в Париже на Монпарнасе, на улице Деламбре. У него появились отличные от авиации интересы и увлечения. Он хорошо играл на фортепьяно, был специалистом по творчеству Шопена и даже давал концерты. Терещенко разносторонне знал музыку и считал ее одним из целительных средств для человека. Глубоко заинтересовавшись проблемами астрологии, оккультизма и каббалистики, в 1930-40-х годах выпустил несколько книг на эти темы”. В 1936 году выходит первая книга Ф.Ф.Терещенко “Principes astrologiques de la médecine hermétique. Manuel pratique de diagnostic des Maladies” (Астрологические принципы герметической медицины. Практическое руководство диагностики заболеваний). [2, с 270]

Возможно, со временем Федор Терещенко стал бы не менее знаменит, чем Королев, если бы не Революция. Федор с семьей уехал за границу, где и умер в Париже в 1950г.

На этом документальные сведения о судьбе красивого человека, любимце женщин, быстром, как его самолеты, обрываются. В память о нем в Червоном остался лишь дворец и чудом сохранившийся фамильный герб семьи Терещенко с девизом: «С рвением к общественным пользам». [1, с. 211].

Джерела та література:

1. Друзь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России. - М.: “Машиностроитель” 1981. - 311 с.
2. Ковалинский В.В. Семья Терещенко. - К.: “Преса України”, 2003. - 388 с.
3. Михеев В.Р. Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. - М.: Наука, 1989.-176с
4. Сокольский В.Н. Из истории самолетостроения на Украине (Червонские аэропланые мастерские) / В.Н. Сокольский // Труды Института истории естествознания и техники СССР. – М., 1962. – Т.
5. Харук А. Адаменко, Матиас и др. Малоизвестные страницы отечественной авиационной промышленности. Завод Терещенко / А. Харук, Р. Мараев // Авиация и время. – 2007. – № 1. – С. 18–20.
6. Шевченко Я.Д. Ф.Ф. Терещенко – пионер отечественного самолетостроения. – К.: “НАУ-друк”, 2010. –252 с.
7. Чернега П. Внесок волинського магната Ф.Ф. Терещенка у розвиток вітчизняної авіації у роки Першої світової війни – Львів, 2010. – 161 с.