



**КУШЛАКОВА**  
**Надія Миколаївна,**  
к.і.н., зав. кафедрою  
фундаментальної підготовки,  
Західнодонбаський інститут МАУП  
(м. Павлоград)

### **ПОВІТРОПЛАВНИЙ ВІДДІЛ ХАРКІВСЬКОГО ВІДДІЛЕННЯ ІМПЕРАТОРСЬКОГО РОСІЙСЬКОГО ТЕХНІЧНОГО ТОВАРИСТВА: ДІЯЛЬНІСТЬ КОНСТРУКТОРІВ-АВІАТОРІВ**

*Досліджено діяльність конструкторів-авіаторів – членів Повітроплавного відділу Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства (ХВ ІРТТ). Віднайдено та уточнено нові факти з життя та діяльності видатних конструкторів І. І. Сікорського та Г. Ф. Проскури та відомих харківських авіаторів С. В. Гризодубова та А. К. Лельє. З'ясовано значення та їх внесок в розвиток вітчизняної авіації та популяризацію авіаційних знань.*

*Исследована деятельность конструкторов-авиаторов – членов Воздухоплавательного отдела Харьковского отделения Императорского Русского технического общества (ХО ИРТО). Найдены и уточнены новые факты о жизни и деятельности выдающихся конструкторов И. И. Сикорского и Г. Ф. Проскуры, а также известных харьковских авиаторов С. В. Гризодубова и А. К. Лелье. Выяснено значение и их вклад в развитие отечественной авиации и популяризацию авиационных знаний.*

*The activity of designers-pilots who were the members of Kharkov Department of Imperial Russian Technical Society (KD IRTS) is investigated. The new facts about life and activity of outstanding aircraft designers I. I. Sikorsky and G. F. Proskury, and also known Kharkov pilots S. V. Grizodubova and A. K. Lelje are found and specified. It is found out the value and their contribution to the development of domestic aircraft and popularization of aviation knowledge.*

На початку ХХ століття у всьому світі розпочинається активний рух любителів повітроплавання, зароджується світова авіація: в грудні 1903 р. брати Райт здійснюють перший в історії людства політ на апараті, який важче повітря. На теренах Російської імперії відкриваються авіаційні школи (цивільні та військові), облаштовуються перші аеродроми, створюються різноманітні суспільно-громадські об'єднання та товариства любителів повітроплавання. На

півдні імперії 21 листопада 1910 р. в Севастополі відкривається офіцерська школа авіації (друга після Гатчинської авіашколи Щетиніна), яка готувала пілотів для цивільної та військової авіації. З цією школою активно співпрацювало Харківське відділення Імператорського Російського технічного товариства (ХВ ІРТТ), завдяки зусиллям якого м. Харків став одним з центрів розвитку повітроплавання та авіації Півдня Російської імперії. В 1909 р. при ХВ ІРТТ було створено Повітроплавний відділ з метою поширення та популяризації знань про авіацію, згуртування всіх любителів авіації півдня Російської імперії.

Саме діяльність цього відділу стала предметом нашого дослідження. В сучасній історіографічній літературі практично відсутні роботи щодо означеного питання. Виняток становить хіба що праця автора, присвячена першій авіаційній виставці в Харкові [8]. Метою даної роботи стало дослідження діяльності конструкторів-авіаторів – членів Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства та з'ясування їх внеску в розвиток вітчизняної авіації та популяризацію авіаційних знань.

В різні роки діяльності членами Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ були відомі конструктори І. І. Сікорський, Г. Ф. Проскура, С. В. Гризодубов та А. К. Лельє. Про життя та діяльність перших трьох особистостей у вітчизняній історіографії написано цілу низку праць. Ми ж мали на меті дослідити діяльність та співпрацю цих конструкторів з Харківським відділенням Імператорського Російського технічного товариства, бо саме ці сторінки їх життєдіяльності були практично невідомими.



***І. І. Сікорський  
(25.05.1889 р.н.)***

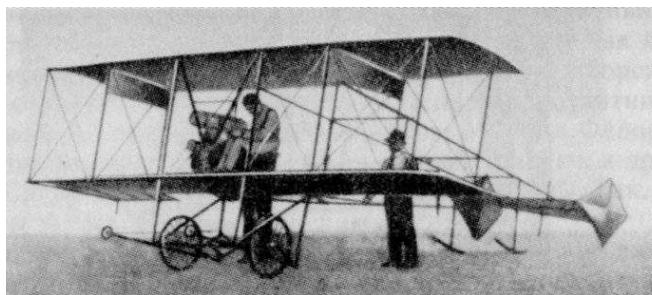
Ігор Іванович Сікорський – видатний російський інженер, авіаконструктор і пілот. Народився 25.05.1889 р. в Києві в сім'ї лікарів. Вже в 12 років побудував свою першу модель гвинтокрила з двигуном на резинці. Інженерну справу вивчав в Петербурзькому морському училищі (з 1903 р.), в Парижі (з 1906 р.), в Політехнічному інституті Києва (з 1907 р.) [6].

Перші моделі аеропланів І. І. Сікорський побудував м та В. В. Іорданом – це були БІС-1 (квітень 1910 р.), на

якому пілоти вчилися лише рулювати, та БІС-2 (червень 1910 р.), який став третім російським аеропланом, який піднявся в повітря в 1910 р. [6].

В процесі наукового пошуку в наративних джерелах віднайдено публікацію в газеті «Русское слово» за 25 червня 1910 р. в розділі «Агентские телеграммы» вміщено повідомлення наступного змісту: *«КИЕВ,11,VI. Студентами политехникума Сикорский и Былинкин совершен на аэродроме ряд пробных полетов на биплане собственной конструкции. Аппарат легко поднимался на 5 метров и покрыл пространство в 250 метров. При последнем полете Сикорского биплан, скошенный боковым порывом ветра, упал с высоты шести метров. Винт разлетелся на куски, хвост и колеса сломаны. Авиатор, защищенный предохранительной сетью из проволоки сзади мотора, отделался царапинами. Недели через три Сикорский и Былинкин выпускают серию собственных бипланов»* [1]. В ранніх публікаціях щодо авторства перших літаків І. І. Сікорського вживалась аббревіатура «БіС-1» та «БіС-2», тому зважаючи на останні знахідки, означене питання вимагає подальшого дослідження.

Співпраця І. І. Сікорського з ХВ ІРТТ розпочалася влітку 1911 р. під час підготовки Повітроплавним відділом Першої авіаційної виставки в Харкові. Ігор Іванович радо відгукнувся на запрошення Харківського відділення й експонував свій літак С-4, який побудував восени 1910 р. Цей біплан повторював модель С-3 (рис. 1), але мав більшу площу крил, двигун «Анзані» в 50 к.с. Під час першого польоту двигун зупинився й літак упав, отримавши значні пошкодження. В процесі відновлення в конструкцію цієї моделі було внесено значні зміни, й вже в такому вигляді біплан експонувався на Повітроплавній виставці в Харкові з 23 серпня по 24 вересня 1911 р. (рис. 2).



**Рис. 1** Модель С-3, 1910 р.



**Рис. 2** Біплан С-4 на першій

У відповідь на запрошення взяти **Повітроплавній виставці в Харкові** участь в роботі виставки І. І. Сікорський надіслав до Розпорядчого комітету

телеграму: *«Тронут глубоко лестным для меня приветствием... Надеюсь лично выразить благодарность»*. Приїзд Ігоря Івановича Сікорського разом з братом лейтенантом С.І. Сікорським до м. Харкова 28.08.1911 р. став визначною подією авіаційної виставки. За клопотанням Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ І. І. Сікорського було представлено до нагороди медаллю Російського технічного товариства [9], про що було повідомлено в журналі «Тяжелее воздуха»: *«23.01.1912 г. секретарь Императорского Русского технического общества Н. Н. Георгиевский сообщил ХО ИРТО следующее: «Имею честь сообщить Совету Харьковского отделения ИРТО, что в виду присутствия на общем собрании общества 21 января 1912 г. И.И. Сикорского и в виду объявления на этом собрании о присуждении И.И. Сикорскому почетной медали общества, по представлению Харьковского отделения. Медаль и диплом на нее были лично переданы председателем на собрании И.И.Сикорскому» [5].*

В засіданні загальних зборів членів Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства 8 жовтня 1911 р. затверджено список нових членів, що мають бажання вступити до Повітроплавного відділу, серед яких бачимо І.І. Сікорського та С.І. Сікорського [13].

20 березня 1912 р. на 2-ій Міжнародній авіаційній виставці в Москві І. І. Сікорський, як член Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ, експонував свій біплан С-6А, за який йому було присуджено велику золоту медаль Міністерства торгівлі та промисловості. Повідомлення про цю подію й детальний опис стенду



**Г. Ф. Проскура**  
(28.04.1986 р.н.)

Сікорського на виставці вміщено в журналі «Тяжелее воздуха»: *«Выгодно во всех отношениях выделялся на выставке стенд члена Воздухоплавательного отдела ХО РТО И. И. Сикорского. Биплан – «Сикорский – 6А» был центром внимания всех посетителей выставки и вполне справедливо считался звездой выставки. Об этом аппарате дали блестящие отзывы проф. Жуковский, Боклевский и др...» [5].*

Георгій Федорович Проскура – видатний спеціаліст в галузі аеродинаміки та

гідромашинобудування.

Народився 28.04.1876 р. в с. Сміла Черкаського повіту Київської губернії в сім'ї поміщика. З дитинства Георгій Федорович захоплювався технікою, йому подобалось копирсатись в різних механізмах, розбирати їх, щоб зрозуміти будову та принцип дії. В 1895 р. він закінчив Єлисаветградське реальне училище, після чого вступив до Московського вищого технічного училища, яке успішно закінчив в 1901 р. з дипломом інженера-механіка. Трудову діяльність за запрошенням ректора молодий спеціаліст розпочав в Харківському технологічному інституті, де з січня 1902 р. був зарахований стипендіатом для підготовки до професорського звання. Коло наукових інтересів талановитого вченого охоплювало різноманітні питання щодо конструкцій гідромашин, вантажних кранів, парових машин та водяних турбін. Розуміючи спільність законів руху води й повітря Г.Ф. Проскура захоплювався також й авіацією. В Харкові він розгортає активну діяльність з пропаганди повітроплавання й розпочинає досліди з аеродинаміки. В 1909 р. з відкриттям Повітроплавного відділу при Харківському відділенні Імператорського Російського технічного товариства Георгій Федорович, як член товариства, вступає до нового відділу. Працюючи в Харківському технологічному інституті (ХТІ) на своїх лекціях Г.Ф. Проскура торкається багатьох питань авіації, з досягненнями якої та сучасним станом розвитку він був добре обізнаний. Навесні 1911 р. група студентів інституту звернулась до Повітроплавного відділу з проханням відкрити аеросекцію при студентському науково-технічному товаристві ХТІ. Отримавши підтримку в особі Георгія Федоровича вже в грудні вони святкували відкриття секції, про що повідомлялось в одному з номерів журналу «Тяжелее воздуха»: *«Аэросекция при Техн. О-ве студентов Харьковского Технологического Ин-та. Председателем секции избран адъюнкт-профессор Г. Ф. Проскура, товарищем председателя – преподаватель ин-та А. У. Воротынский; членами бюро – студенты В. Б. Беренштейн, С. В. Генгросс, ...»* [15]. До речі, журнал «Тяжелее воздуха» був друкованим органом Повітроплавного відділу й видавався на кошти й силами членів цього відділу. На жаль, в історіографічній літературі щодо діяльності Г.Ф.

Проскури зустрічаються неточності щодо його співпраці з ХВ ІРТТ взагалі та з Повітроплавним відділом, зокрема [2, 11].

А.К. Лельє – французький інженер, мешканець м. Харків, який володів технічною конторою та декількома механічними майстернями. Зацікавившись авіацією, вступив до Повітроплавного відділу Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства. Брав активну участь у підготовці та проведенні Першої авіаційної виставки в Харкові в 1911 р.. Протягом 1910-1911 рр. разом зі своїми механіками Ж. Пофе та Ж. Піно у своїх майстернях Лельє побудував два літака власної конструкції. Першим був триплан «Ласточка», що мав двигун «Анзані» в 25 к.с., він запускався з місця пілота за допомогою троса з рукояткою. Випробовував його льотчик В.В. Майоров, але літак не піднявся в небо. Саме цю модель А.К. Лельє експонував на Авіаційній виставці в Харкові. Пізніше конструктор сам спробував злетіти на своєму літаку, але «Ласточка» розбилась на зльоті.

Другим літаком конструкції А.К. Лельє був біплан з аналогічним двигуном «Анзані», але він також при випробуваннях не піднявся в повітря й розбився на зльоті. Більше Лельє не робив спроб конструювати чи змінювати свої моделі, він їх спалив і до авіації не повертався [12].

Відносно особи останнього конструктора, який зацікавив нас в процесі наукового пошуку, до кінця не з'ясовано деякі факти в контексті теми дослідження. З тих незначних джерел, які на сьогодні віднайдені, не можливо

встановити достеменно членство С.В. Гризодубова в Повітроплавному відділі ХВ ІРТТ, але його співпраця з ним очевидна й підтверджена цілою низкою фактів з наративних джерел.

Так, Степан Васильович Гризодубов – самоучка, талановитий авіаконструктор, льотчик, ентузіаст, який проживав і конструював свої моделі літаків у м. Харків.

Народився С.В. Гризодубов 13.07.1884 р. в сім'ї чиновника канцелярії проводиря дворянства Сумського

повіту. З дитинства він цікавився технікою, тому й



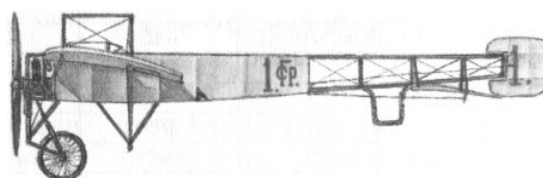
**С.В. Гризодубов**  
(13.07.1884 р.н.)

вступив до Харківського залізничного училища, закінчивши яке став майстром електромеханічного ремесла. Працював Степан Васильович завідувачим електростанцією дворянських зборів м. Харкова. Маючи власну електромеханічну майстерню, з 1908 р. самотужки будував копію літака братів Райт [7]. Ця модель не злетіла в повітря, та Гризодубов не здавався й в 1912 р. третій його літак власної конструкції таки злетів у небо. Історія створення літака С.В. Гризодубова тісно пов'язана з Повітроплавним відділом ХВ ІРГТ, про що свідчать віднайдені нами наративні та історіографічні джерела. Так, в 1909 р., коли Степан Васильович побудував свій перший літак «Гризодубов-Райт №1» на шпальтах місцевих газет восени з'являються повідомлення: *«Аэроплан С.В. Гризодубова. На-днях мы сообщали об изобретении нового аэроплана молодым техником С.В. Гризодубовым. Воздухоплавательный отдел технического Общества заинтересовался этим сообщением, и два представителя отдела, Г.Ф. Проскура и В.А. Рациг, посетили изобретателя и осматривали его аэроплан...Аэроплан уже почти готов...Воздухоплавательный отдел намерен прийти на помощь молодому изобретателю, в смысле подыскания места для пробных полетов, а также обращения к местным меценатам с просьбой о денежной субсидии для окончания оборудования аэроплана»* («Новое время»); *«...члены воздухоплавательного отдела Харьковского технического осматривали летательный аппарат, сконструированный местным техником С.В. Гризодубовым. Апарат почти готов...По мнению жюри и членов воздухоплавательного отдела, конструируемый С.В. Гризодубовым апарат заслуживает полного внимания»* («Утро») [3]. Ця модель літака не злетіла в повітря жодного разу бо постійно рвалась ланцюгова передача від двигуна до повітряних гвинтів, тому С. В. Гризодубов переробив дану модель й побудував літак власної конструкції Гризодубов-2. Літак був майже готовий, але для завершення робіт (слід було закупити шасі) не вистачало коштів, а перед цим необхідно було одержати дозвіл в канцелярії начальника губернії. У вирішенні цього питання Гризодубову на допомогу знову прийшли члени Повітроплавного відділу. 4 листопада 1910 р. міська комісія, у складі якої були члени Повітроплавного відділу Г.Л. Окулич-Козарін (секретар відділу) та В.В. Рюмін

(голова відділу), видала Степану Васильовичу дозвіл на проведення виставки свого літака з метою отримання коштів для завершення конструкторських робіт. Виставка тривала 15 днів, для Харкова вона стала видатною й значущою подією. В той період, коли випробування літака завершилось, Повітроплавний відділ ХВ ІРТТ організував екскурсію в Качинську військову авіаційну школу, до складу групи увійшов і С.В. Гризодубов. В Севастополі Гризодубова запросив до себе для знайомства перший російський льотчик М. Єфімов (до речі, також член Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ), який високо оцінив працю харківського авіаконструктора. Співпраця С.В. Гризодубова з Повітроплавним відділом продовжувалась і надалі. Восени 1911 р. з управління харківського поліцмейстера до Харківського відділення надійшло повідомлення, що близько станції «Нова Баварія» впали три літака, що летіли до Харкова. Віце-голова ХВ ІРТТ і секретар Г.Л. Окулич-Козарін після короткої наради зібрали свій відділ й у повному складі виїхали до Нової Баварії: *«...Вместе с отделом выехали заведующий станцией «Скорой помощи»..., а также в качестве механика местный авиатор-конструктор С.В. Гризодубов, имеющий при себе необходимые монтажные инструменты...»* [10].

Протягом 1910 р. С.В. Гризодубов двічі переробляв свій літак, втілюючи нові конструкторські ідеї та двигун власної конструкції, але за історіографічними даними модель так і не піднялась в повітря [16].

Лише в 1912 р. праця С.В. Гризодубова мала успішне завершення – було побудовано докорінно нову модель літака «Гризодубов-4», яка зовні нагадувала літак Блерио-ХІ (рис. 3).



**Рис. 3 Літаки: Гризодубов-4 (справа), Блерио-ХІ (зліва)**



Отже, виходячи з проведеного нами дослідження можна зробити наступні висновки:

- вперше встановлено факти співпраці та членства відомих авіаконструкторів І. І. Сікорського, С.В. Гризодубова та А.К. Лельє з Повітроплавним відділом Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства;
- віднайдено раніше невідомі факти з життя та діяльності І.І. Сікорського та С.В. Гризодубова;
- з'ясовано внесок харківських авіаконструкторів-членів ХВ ІРТТ в розвиток вітчизняної авіації та популяризацію авіаційних знань.

### *Список використаних джерел*

1. *Агентские* телеграммы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://starosti.ru/key\\_article.php?keyword=%E2%EE%E7%E4%F3%F5%EE%EF%EB%E0%E2%E0%ED%E8%E5&action=tema](http://starosti.ru/key_article.php?keyword=%E2%EE%E7%E4%F3%F5%EE%EF%EB%E0%E2%E0%ED%E8%E5&action=tema)
2. *Алексапольский Д. Я.* Георгий Федорович Проскура: [Ученый аэрогидромеханик] / Д. Я. Алексапольский, А. И. Борисенко, Ю. М. Дедусенко. – К. : Наук. думка, 1979. – 68 с.
3. *Аэроплан С. В.* Гризодубова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://starosti.mediaport.ua/news/starosti/1881>
4. *Вручение* почетной медали Технического общества И. И. Сикорскому // Тяжелее воздуха. – 1912. – № 2. – С. 10
5. *Выставка* воздухоплавания в Москве // Тяжелее воздуха. – 1912. – №6. – С. 4–5.
6. *Игорь* Сикорский [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ladyfromrussia.com/karnaval/states/cnt\\_sikorsky.shtml](http://www.ladyfromrussia.com/karnaval/states/cnt_sikorsky.shtml)
7. *Карнацевич В. Л.* 100 знаменитых харьковчан / В. Л. Карнацевич. – Х. : Фолио, 2005. – С. 349–356.
8. *Кушлакова Н. М.* Харківське відділення Імператорського Російського технічного товариства : перша авіаційна виставка в Харкові / Н. М. Кушлакова // Дніпровська орбіта – 2010 : матеріали V наук. читань : зб. доп., Дніпропетровськ 16–18 верес. 2010 р. / Нац. центр аерокосмічної освіти молоді. – Д. : НЦАОМ, 2010. – С. 40–46.
9. *Медаль* И. И. Сикорскому // Тяжелее воздуха. – 1911. – № 3. – С. 12.
10. *Мобилизация* отдела // Тяжелее воздуха. – 1911. – № 3. – С. 13.
11. *Проскура* Георгий Федорович [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kharkov.vbelous.net/politex1/proskura.htm>
12. *Самолеты* Лельє [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://eroplan.boom.ru/shavrov/chr2/early/lele.htm>
13. *Хроника* авиационной жизни / Тяжелее воздуха. – 1911. – № 4-5. – С. 20.
14. *Хроника* авиационной жизни / Тяжелее воздуха. – 1911. – № 4-5. – С. 21.
15. *Хроника* авиационной жизни. / Тяжелее воздуха. – 1911. – № 8. – С. 12.
16. *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. // <http://flyingmachines.ru/Site2/Arts/Art4538.htm>