

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

ІСТОРІЯ УКРАЇНСЬКОЇ АВІАЦІЇ В ОСОБАХ

За редакцією В. М. Гребеннікова

*Рекомендовано
Міністерством освіти і науки України*

Навчальний посібник
для студентів вищих навчальних
закладів



Київ 2013

УДК 94
ББК ТЗ (4 УКР)
Г 79

Авторський колектив: *В. М. Гребенніков* – канд. іст. наук, проф. (керівник);
І. І. Тюрменко – д-р іст. наук, проф.;
Н. В. Бем – канд. іст. наук, доц.;
Л. С. Братіца – канд. техн. наук, доц.;
І. В. Братусь – канд. філол. наук, доц.;
О. М. Захарчук – канд. іст. наук, доц.;
О. Г. Ількова – старш. викладач;
О. В. Клімчук – асистент;
Д. С. Крисенко – канд. іст. наук, старш. викладач;
С. Ф. Кротюк – канд. іст. наук, доц.;
Т. Є. Курченко – канд. іст. наук, доц.;
Н. М. Левицька – канд. іст. наук, доц. Національний університет харчових технологій;
Л. Г. Настенко – канд. пед. наук, доц.;
В. Р. Мараєв – аспірант Київського національного університету імені Тараса Шевченка;
Ж. В. Паскал – старш. викладач;
І. А. Петасюк – канд. іст. наук, доц.;
О. І. Петасюк – канд. іст. наук, доц. Київського Національного університету імені Тараса Шевченка;
О. А. Радзивілл – старш. викладач;
О. О. Рейда – канд. філос. наук, доц.;
Л. П. Халецька – канд. іст. наук, асистент;
А. І. Харук – д-р іст. наук, проф. (Львів);
В. О. Юрченко – канд. іст. наук, доц.;
О. А. Юрченко – канд. іст. наук, доц.

Рецензенти: *А. Г. Слюсаренко* – д-р іст. наук, проф., академік Національної академії педагогічних наук України (Київський національний університет імені Тараса Шевченка);
О. О. Костишева – д-р іст. наук, проф. (Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут»);
О. Є. Пилипенко – д-р іст. наук, проф. (Академія муніципального управління)

*Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
як навчальний посібник для студентів вищих навчальних
закладів (лист № 1/11-11794 від 22.07.2013)*

Історія української авіації в особах : [навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл.] /
Г 79 [Гребенніков В. М., Тюрменко І. І., Бем Н.В. та ін.]; за ред. В. М. Гребеннікова. –
К. : НАУ, 2013. – 328 с.

ISBN 978-966-598-824-3

Подано історичні нариси про видатних конструкторів, пілотів, учених, інженерів, ентузіастів-винахідників, льотчиків-космонавтів, організаторів авіаційної справи в Україні, які зробили вагомий внесок у становлення і розвиток вітчизняної цивільної авіації та аерокосмічної галузі з часу їх виникнення до початку XXI століття.

Для студентів, викладачів та всіх, хто цікавиться історією та сьогоденням авіації України.

УДК 94
ББК ТЗ (4 УКР)

ISBN 978-966-598-824-3

© Гребенніков В. М., Тюрменко І. І.,
Бем Н.В. та ін., 2013
© НАУ, 2013

Штатах Америки 354 типи літальних апаратів, з яких 17 типів літаків (1919–1937) і 18 типів вертольотів (1938–1972).

І. І. Сікорський помер 26 жовтня 1972 р. і похований в містечку Істон, штат Коннектикут. За своє життя він був удостоєний багатьох почесних звань і нагород, але головна його нагорода – вдячність людей, які широко використовують створені ним машини. І серед цих вдячних людей – президенти Сполучених Штатів, які, починаючи з Дуайта Ейзенхауера, літають на вертольотах з написом «Сікорські» на борту. Фірма «Сікорські», створена Ігорем Івановичем Сікорським, продовжує активно працювати і сьогодні в умовах сучасної конкуренції і має гарні перспективи.

І. В. Братусь

ГРИЗОДУБОВ СТЕПАН ВАСИЛЬОВИЧ (1884–1965)



Біографія Степана Васильовича Гризодубова сповнена драматичного творчого неспокою. Він народився 13 липня 1884 р. в с. Пархомівка Богодухівського повіту Харківської губернії.

Майбутній винахідник ще підлітком перебрався до Харкова. У 1904 р. закінчив Харківське нижче технічне залізничне училище Південної залізниці Магістральних шляхів сполучення – ХТЗДУ (сьогодні – Харківський ордена «Знак Пошани» електромеханічний технікум транспортного будівництва). Це училище було створене в липні 1872 р. й до 1917 р. випустило близько 1000 фахівців. Серед них С. Гризодубов вважається найбільш знаним. Він опанував фах майстра електромеханічного ремесла і почав працювати у паровозоремонтних майстернях. В буремному 1905 р. за участь у страйку С. Гризодубова вигнали з майстерень, та він не впадав у відчай і облаштував приватну майстерню.

Переломним у життєвому поступі майбутнього авіаконструктора став кінець 1908 р., коли він побачив у кінотеатрі документальну

стрічку з хронікою польоту братів Вільберта та Орвілла Райт. С. Гризодубов настільки захопився побаченим, що викупив у кіномеханіка декілька кадрів з фільму – їх він використав для конструювання власного літального апарата. Йому знадобилося декілька років для втілення своєї мрії – у 1910 р. було збудовано аероплан Г-1. Технічні новації аероплану відповідали тенденціям того часу. Зовні аероплан С. Гризодубова багато в чому повторював літальний апарат братів Райт. Відмінність полягала в тому, що біплан Гризодубова мав стабілізатор і шасі з дерев'яними колесами. Щоб придбати ці колеса, С. Гризодубов був змушений провести платну виставку свого літака. Примітно, що свій аероплан С. Гризодубов оснастив чотирициліндровим бензиновим двигуном рідинного охолодження власної конструкції.



С. В. Гризодубов з донькою Валентиною

Випробування аероплану Г-1 було заплановане на весну 1911 р. На території Харківського іподрому С. Гризодубов намагався піднятися у повітря, але його спроби виявилися марними – він лише їздив по полю. Невдача не зупинила винахідника – з'явилися моделі аеропланів Г-2, Г-3 та Г-4. Г-3 першим з них зумів здолати земне тяжіння. Модель аероплану Г-4 коштувала 5500 карбованців, що було чималою сумою для С. Гризодубова. Він був змушений позичати гроші, брати розстрочку.

З початком Першої світової війни С. Гризодубов пішов на службу до царської армії. В лютому 1916 р. його зарахували до школи військових пілотів при Імператорському Всеросійському аероклубі. В цій школі він отримав диплом пілота-авіатора.

Після жовтневого перевороту 1917 р. С. Гризодубов не перестав займатися літаками. В 1919–1924 рр. він очолив авіоремонтні майстерні Харківського авіапарку. Починаючи з 1924 р. авіаконструктор працював у Науково-дослідному інституті гігієни праці та профзахворювань, де очолював роботи з проектування, розробки, виготовлення, випробування та встановлення контрольно-диспетчерської апаратури для різних галузей промисловості. На цьому місці С. Гризодубов пропрацював до початку німецької окупації Харкова.

Та думка про небо не полишала його. З 1925 р. С. Гризодубов завідував планерною секцією Товариства авіації і повітроплавання України та Криму (ТАПУК). Він є одним з організаторів планеризму в країні, брав участь у проектуванні кількох планерів. У 1939 р. він спроектував та побудував за допомогою активістів аероклубу планер і випробовував його. Протягом 1928–1938 рр. сконструював і побудував три типи аеросаней (самохідні сани, що рухаються силою тяги повітряного гвинта, який приводиться в дію двигуном внутрішнього згоряння).

Вчені вважають, що С. Гризодубов припинив активну конструкторську діяльність після Другої світової війни, багато часу присвятивши популяризації досягнень радянської авіації серед школярів і студентів.

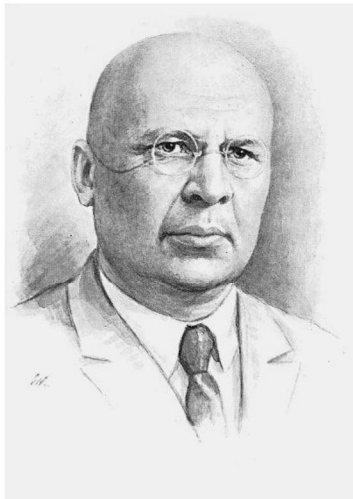
Помер Степан Гризодубов 11 грудня 1965 р. у Харкові.



Пам'ятник С. В. Гризодубову у Харкові

С. Ф. Кротюк, І. В. Братусь

**ГРИГОРОВИЧ ДМИТРО ПАВЛОВИЧ
(1883–1938)**



До когорти визначних авіаконструкторів ХХ ст. по праву належить Дмитро Павлович Григорович. Серед 80 моделей літаків, які він побудував, виділяються морські човни.

Дмитро Павлович Григорович народився 6 лютого 1883 р. в Києві. Його батько, Павло Дмитрович, працював на цукровому заводі, пізніше служив у військовому інтендантстві. Мати, Ядвіга Костянтинівна, була донькою земського лікаря. З дитячих років Дмитро любив майструвати і виявляв схильність до точних наук, тому хлопчика направили до реаль-

ного училища, де велику увагу приділяли точним і природничим наукам та практичній підготовці.

Після закінчення реального училища Дмитро Григорович здобув право вступати до Політехнічного інституту або на медичний чи фізико-математичний факультети класичних університетів. У 1902 р. Д. Григорович був зарахований студентом механічного відділення Київського політехнічного інституту імператора Олександра II. Задля ознайомлення з передовими досягненнями європейської науки і техніки Дмитро поїхав до інституту м. Льєжа (Бельгія), де два семестри вивчав аеродинаміку і теорію двигунів.

З метою залучення студентів до науково-практичної діяльності, поглиблення знань, розробки нових видів техніки та формування науково-технічної культури мислення студентів КПІ обов'язково залучали до гуртківської роботи. Дмитро став активним учасником Повітроплавного гуртка, який було засновано 1905 р. Науково-дослідною роботою студентів керував професор механіки М. Б. Делоне. За певний час повітроплавний гурток КПІ став першим авіа-

ційно-технічним центром, у якому було створено близько 40 конструкторських літальних апаратів.

Захоплення авіацією стало справою всього життя. Протягом 1908–1909 рр. Д. Григорович працював над створенням власного літака. Пізніше цей аероплан назвали Г-1. Після закінчення навчання у 1909 р. Д. Григорович винайняв на Куренівському льотному полі приміщення, яке пристосував під ангар. 10 січня 1910 р. було випробувано перший легкий спортивний біплан Г-1 з бамбука з двигуном «Аннані» потужністю 25 к.с.

Наступну модель було створено разом з київським аматором автомобільного спорту Ільницьким. Цей аероплан був побудований за конструкцією французького літака «Блеріо-ХІ» з власною системою управління і шасі, продемонстрований на київській виставці повітроплавання і відзначений в журналі «Автомобиль и воздухоплавание» як найкраща конструкція.

Успіх молодого авіаконструктора привернув увагу відомого київського мецената Федора Федоровича Терещенка, який запропонував Д. Григоровичу підтримку. Результатом співпраці випускників КПІ, аматорів авіації стали спільні спортивні аероплани Г-2 і Г-3.

У 1911 р. Д. Григорович виїхав до Санкт-Петербурга, де працював журналістом у науково-популярному журналі «Вестник воздухоплавания». У своїх публікаціях Дмитро обґрунтував необхідність розвитку військової авіації і передбачив використання авіаційної техніки для зв'язку, розвідки і виконання важливих бойових завдань. Для продовження конструкторської діяльності молодий інженер здійснював польоти на Комендантському аеродромі на власному літаку, який привіз із Києва. Згодом Д. Григорович був запрошений відомим аматором авіації, засновником першого в імперії авіабудівного заводу Сергієм Щетиніним на посаду керуючого і технічного директора заводу «Первое Российское товарищество воздухоплавания С. С. Щетинина и К°».

Д. Григорович, вивчивши можливості підприємства, запропонував створювати нові літаки. Коли до власників заводу звернувся завідувач морською авіацією Балтійського флоту капітан другого рангу Дмитро Александров із замовленням відремонтувати військовий гідролітак «Донне-Левек», Дмитро Павлович зробив креслення і створив власний гідроаероплан. На відміну від попередніх конструкцій, які для зльоту і посадки на воду встановлювали літак

на поплавок, Д. Григорович створив «човен, що літає». Новий літак під назвою М-1 («Морський перший») вперше злетів у небо 1 червня 1914 р.

Відсутність теорії проектування гідролітаків, які працюють у повітрі і воді, потребували подальших теоретичних і практичних розробок. Задля удосконалення гідролітака винахідник розпочав будівництво нової моделі, яка отримує назву М-2.

Продовження пошуку і накопичення досвіду дало змогу створити у квітні 1915 р. дійсно чудовий двомісний літаючий човен М-5. Цей літак мав прекрасні морехідні якості та найкраще співвідношення потужності двигуна, злітної ваги, площі крил і лобового опору. Пролетівши під мостами Неви, відомий льотчик Георгій Фріде був задоволений властивостями гідроплану. Ця модель витіснила з морської авіації іноземні літаки і була взята на озброєння на Чорноморському і Балтійському флотах. М-5 випускали до 1923 р., широко використовували у військових цілях.

На початку 1916 р. у серійне виробництво було запущено двомісний морський розвідник-бомбардувальник М-9, збудований уже відомим конструктором Д. Григоровичем. Цей літак мав прекрасні аеродинамічні характеристики, тримався на воді при штормі у чотири бали. Технічні можливості цього літаючого човна підтвердив визначний пілот, лейтенант Ян Нагурський, зробивши на ньому дві «мертві» петлі («петля Несторова»). М-9 став головним морським літаком у роки Першої світової війни і викликав зацікавленість за кордоном – США і Великобританія придбали кілька машин, креслення і технічну документацію.

Військові завдання Першої світової війни потребували нової техніки, відтак прискорювалося будівництво нових літаків. Протягом 1916 р. завод налагодив випуск броньованого літаючого човна-винищувача М-11, морського розвідника М-15, спеціального зимового двопоплавкового гідролітака М-16 та величезного тримоторного дальнього морського розвідника-бомбардувальника і постановника мін МК-1 – «Морського крейсера». Ці гідролітаки на той час були найкращими у світі, а завод С. Щетиніна став лідером у галузі європейської гідроавіації, випускаючи 30-40 літаків щомісяця. Тут виявилися особисті якості Д. Григоровича, який мав унікальні знання і навички, добре знав виробництво, міг виконувати роботу

інженерів, креслярів та робітників, був талановитим конструктором і керівником.

Серед нових проектів російських авіаконструкторів Д. Григоровича та М. Шишмарьова був гідроплан ГАСН – «Гідроаероплан спеціального призначення», над проектом якого розпочали працювати у 1916 р. Це був перший у світі торпедоносець, який мав завдавати нищівних ударів ворожим кораблям. 24 серпня 1917 р. відбувся перший випробувальний політ, який підтвердив технічні можливості нової машини.

1 червня 1917 р. було засновано новий дослідний авіабудівний завод «Д. П. Григорович», проектували, випробовували та готували до серійного виробництва літаючі човни М-17, М-18, М-19, М-20, М-21, які могли злітати із землі і сідати на воду і належали до класу літаків-амфібій.

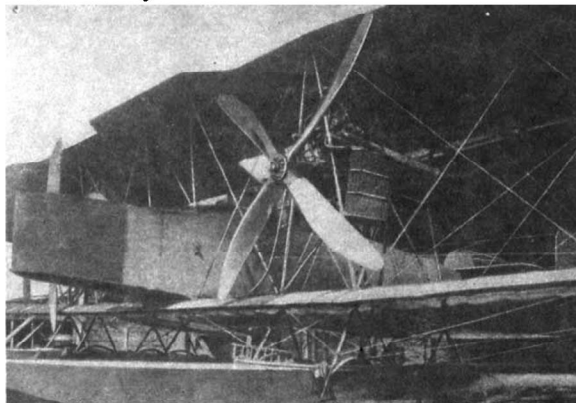
Бурхливі події 1917–1918 рр. спричинили надзвичайні зміни в житті всієї країни. У березні 1918 р. дослідний авіабудівний завод «Д. П. Григорович» було націоналізовано і перепрофільовано на випуск сільськогосподарської техніки, а завод С. Щетиніна перетворено на Державний авіаційний завод «Красный летчик». Певний час Д. Григорович працював у Петрограді у Головному комітеті об'єднаних авіазаводів (Головкоавіа), однак згодом повернувся до Києва, потім переїхав до Одеси, а звідти до Таганрога. У Таганрозі конструктор працював на авіаційному заводі, де ремонтували літаки і двигуни. За ініціативою Д. Григоровича на заводі було збудовано поплавковий морський винищувач МК-1, який назвали «Рибка». Невдовзі замовлення на цей літак передали в Петроград, і конструктор повернувся на авіаційний завод «Красный летчик». За короткий час Дмитро Павлович закінчив роботу над гідропланом ГАСН, який стояв забутий на підвір'ї заводу, а влітку 1920 р. відновилися випробувальні польоти.

У середині 1922 р. Д. Григоровича призначено в Москву технічним директором і начальником конструкторського бюро Державного авіаційного заводу №1 (ДАЗ № 1). Знання авіаційної справи та здібності керівника прискорили створення нового радянського літака-розвідника Р-1, який конструювали на базі трофейного англійського літака ДН-9 під двигун 400 к.с. Перші дві машини літака-розвідника були передані на озброєння Червоної армії 29 червня 1923 р. Згодом щомісяця завод, яким керував Дмитро Павлович, випускав 38 літаків.

Наступним замовленням конструкторського бюро ДАЗ №1 став біплан І-2. Цей літак був дерев'яний зі стрілоподібними крилами, і мав високі аеродинамічні характеристики. Уже на початку 1925 р. цей винищувач став на озброєння Військово-повітряних сил країни.

У 1925 р. на лєнінградському заводі «Красный летчик» створено перший Відділ морського дослідного літакобудування, куди було переведено фахівця в галузі морського авіабудування Д. Григоровича. Повернувшись на підприємство, де розпочиналася блискуча кар'єра конструктора гідролітаків, Дмитро Павлович створив низку проектів та модифікацій морського розвідника МРЛ-1 («Морський розвідник з двигуном «Ліберті»), МР-2, МР-3, навчальних літаків МУР-1 («Морський навчальний з двигуном «Рон»), МУ-2 («Морський навчальний»), дальніх морських розвідників РОМ-1, РОМ-2, РОМ-2біс («Розвідник відкритого моря»), морського міноносця ММ-1, морського торпедоносця МТ-1. На жаль, більшість цих моделей не були пущені в серійне виробництво.

У кінці 20-х років розгорнулася боротьба проти «старих фахівців», які працювали на радянських підприємствах. Виявити відповідальних за економічні проблеми, технічне відставання народного господарства СРСР мали спеціально створені комісії «ліквідації шкідництва». Перші судові процеси і гучна пропагандистська кампанія називалися «Шахтинська справа» і «Справа Промпартії». 1 вересня 1928 р. у власному кабінеті був заарештований Д. Григорович. Його звинуватили у шкідництві і направили у Бутирську в'язницю. Було заарештовано А. Седельникова, Є. Майоранова, В. Корбина-Кербера та інших фахівців авіаційної галузі.



*Перший в світі гідролітак-торпедоносець
конструкції Д. Григоровича*

За пропозицією заступника голови ОДПУ Генріха Ягоди у грудні 1929 р. для використання заарештованих фахівців було створене конструкторське бюро в Бутирській в'язниці. Головним конструктором Особливого конструкторського бюро (ОКБ) було призначено Дмитра Григоровича. Умови утримання працівникам ОКБ поліпшили – збільшили норми харчування, водили до лазні і дозволяли побачення з рідними. Згодом групу Григоровича перевели на територію авіаційного заводу ім. Менжинського (ДАЗ № 39), де вони жили і працювали в закритому сьомому ангарі. За декілька місяців було спроектовано і побудовано модель літака-винищувача з високою маневреністю та хорошою вантажопідйомністю. Літак виявився на рівні кращих світових стандартів, а ув'язнені назвали його ВТ-5 («внутрішня тюрма»). Згодом ця назва була змінена на І-5, а дві машини цієї конструкції дістали власні назви – «Клим Ворошилов» і «Подарунок ХVІ партз'їзду». Всього було побудовано 800 літаків.

Результативність Особливого конструкторського бюро дала можливість розширити штат за рахунок вільнонайманих працівників, і під назвою Центральне конструкторське бюро (ЦКБ) колектив ввели до складу Економічного управління ОДПУ. 10 липня 1931 р. Дмитра Григоровича амністували, нагородили грамотою ЦВК СРСР і грошовою премією 10 000 рублів.

Після звільнення Дмитро Павлович продовжив працювати Головним конструктором у ЦКБ, яке створювали легкі і важкі штурмовики, гарматні винищувачі моноплани І-Z, ІІ-1.

Свої теоретичні знання та практичний досвід авіабудування Григорович передавав студентам, очоливши кафедру конструкції і проектування літаків у Московському авіаційному інституті. Дмитро Павлович зі своїми учнями одним із перших розпочав використовувати в літакобудуванні спеціальні леговані сплави, які давали змогу зберігати міцність авіаційних конструкцій при надзвукових швидкостях. Д. Григорович побудував літак із рекордною дальністю польоту під назвою «Сталь-МАІ».

У 1938 р. Д. Григоровича призначено керівником нового конструкторського бюро в Новосибірську. Проте поїхати на нове місце роботи не довелося. 26 липня 1938 р. через тяжку хворобу на п'ятдесят шостому році життя відомий конструктор пішов з життя. Поховали його на Новодівичому кладовищі в Москві.

За своє життя Дмитро Павлович Григорович сконструював 80 типів літаків, половина з яких випускалися серійно, став автором блискучих конструкторських ідей і рішень, які стали класичними в авіабудуванні. Йому належить ідея першого у світі винищувача з шасі, які закриваються в повітрі, а також першого в світі гідролітака.

Н. В. Бем

МАЦІЄВИЧ ЛЕВ МАКАРОВИЧ (1877–1910)



Лев Мацієвич – видатна людина в історії повітроплавання. Серед перших авіаторів Російської імперії Л. Мацієвич був єдиним, хто мав ґрунтовну інженерну освіту, підтвержену трьома дипломами. Він зробив значний внесок у розвиток повітряного флоту, в теорію використання авіації військово-морськими силами. Водночас він був талановитим корабельним інженером, автором багатьох проєктів кораблів, підводних човнів, протимінних заслонів тощо. Він був першим з вітчизняних льотчиків, які віддали життя, підкорюючи «п'ятий океан».

Народився Левко Мацієвич 1 (13) травня 1877 р. у с. Олександрівка Чигиринського повіту Київської губернії в українській сім'ї службовця цукрового заводу. На дев'ятому році вступив до 3-ї Київської гімназії на Подолі, де виявив нахил до математики, фізики, хімії, а також наукової літератури. Він любив літературну класику і був добре з нею обізнаний. Успіхи у вивченні іноземних мов допомогли йому згодом у закордонних відрядженнях.

Закінчивши гімназію, Левко в 1895 р. вступив на механічне відділення Харківського технологічного інституту. Вчився він добре, викладачі відзначали його здібності до серйозної наукової праці, небуденну працездатність. Проте студентські роки Левка Мацієвича не минали спокійно. У цей час під впливом наростаючого в суспільстві революційного руху почалися виступи харківських студентів, у яких, як свідчать архівні документи, активну участь брав і Мацієвич. За це навесні 1901 р. його було виключено з інституту і