

## РОЗДІЛ ІХ БІОГРАФІЧНІ СТУДІЇ

*С. Карамаш  
В. Татарчук*

### КИЇВСЬКИЙ ПЕРІОД ЖИТТЯ КНЯЗЯ О.С. КУДАШЕВА – ЗАЧИНАТЕЛЯ ВІТЧИЗНЯНОГО ЛІТАКОБУДУВАННЯ

Олександр Сергійович Кудашев став творцем і першим пілотом літака, сконструйованого в Україні й випробуваного 23 травня 1910 р.<sup>1</sup> у Києві над Сирецьким скаковим полем. Біографія основоположника вітчизняного літакобудування, інженера шляхів сполучення, кн. О.С. Кудашева є надзвичайно цікавим об'єктом дослідження для істориків та архівістів. Адже у цієї, безумовно непересічної особистості, значна частина життя якої пройшла в Києві, залишилося чимало темних плям у її біографії. На жаль, досі невідомими залишаються дата його смерті й місце поховання, а також доля князя після того, як він залишив Київ. Літературних даних про його життя та діяльність дуже мало, і всі вони стосуються лише першого випробування літака „Кудашев-1”<sup>2</sup>.

Дана стаття є спробою на основі архівних джерел відтворити київський період життя й діяльності Олександра Сергійовича.

На жаль, про родину самого О.С. Кудашева та про його дитячі роки мало що відомо. Народився Олександр Сергійович 28 січня 1872 р.<sup>3</sup> в Санкт-Петербурзі в родині статського радника Сергія Сергійовича Кудашева (1834-?), який мав п'ять доньок та єдиного сина Олександра. В 1895 р. останній закінчив курс наук в Інституті інженерів шляхів сполучення імператора Александра II й одержав звання інженера шляхів сполучення з правом на чин колезького секретаря при вступі на державну службу. Наказом по Міністерству шляхів сполучення від 12 лютого 1896 р. його направили як інженера IX класу і виконавця робіт 2-го розряду на будівництво залізниці Тифліса – Карсу<sup>4</sup>.

Приблизно 1894 р. Олександр Сергійович одружився першим шлюбом з графинею К.В. Толстою. У лютому 1896 р. О.С. Кудашев виїхав за новим місцем служби до Тифліса, де 29 березня того ж року в нього народився син Сергій<sup>5</sup>. Тут він узяв участь у спорудженні мосту довжиною 40 сажнів через р. Куру<sup>6</sup>.

12 жовтня 1896 р. Олександра Сергійовича затверджено у званні інженера шляхів сполучення та в чині колезького секретаря<sup>7</sup>.

З 1 квітня 1897 р. його призначено позаштатним по міністерству інженером<sup>8</sup> без утримання<sup>9</sup>. З 1 червня того ж року О.С. Кудашева затверджено штатним по міністерству інженером IX класу й інженером на нових роботах на Південно-Західних залізницях<sup>10</sup>. Тоді ж він, мабуть, у перший раз відвідує Київ. Олександр Сергійович працює інженером столу технічного контролю служби шляхів Південно-Західних залізниць, а з 1 грудня того ж року він призначається позаштатним інженером без утримання<sup>11</sup>.

Незважаючи на родовите походження, князь не мав постійного прибутку. В нього не було навіть родового маєтку. Невеликий заробіток, необхідність утримувати

родину примушують О.С. Кудашева думати про перспективу викладацької діяльності в якомусь вищому навчальному закладі. Це могло забезпечити хоча і невеликий, але постійний прибуток. Він активно вивчає будівельну справу, працюючи у лабораторіях Київського Університету Св. Володимира та Південно-Західної залізниці, де досліджує властивості цементних споруд<sup>12</sup>. Ці знання Олександра Сергійовича не залишаються непоміченими, й з 1 березня 1898 р. він одержує стипендію Інституту інженерів шляхів сполучення імператора Олександра II “для окончивших курс в оном и подготавливающихся к преподавательской деятельности на срок до двух лет с оставлением сверхштатным по Министерству инженером без содержания»<sup>13</sup>. А ще через деякий час – з 10 червня 1898 р. – Олександра Сергійовича призначають штатним по міністерству інженером IX класу та завідуючим землечерпальною «Дніпровська-4» у Київській окрузі шляхів сполучення<sup>14</sup>.

1 вересня 1898 р. розпочалися навчання в новому вищому навчальному закладі – Київському Політехнічному інституті імператора Олександра II. У його складі нараховувалося чотири факультети – механічний, інженерний, хімічний й агрономічний<sup>15</sup>. Проте інженерне відділення дістало організаційну самостійність пізніше. Оснащення його лабораторії й добір кадрів гальмувалися, а на старших курсах деякі предмети взагалі не викладалися або викладалися нерегулярно. Така ситуація змусила директора КПІ В.Л. Кирпичова шукати викладачів не тільки по Києву, а навіть по всій імперії. 20 листопада 1899 р. рада інституту вирішила зокрема просити управління Київського округу шляхів сполучення відрядити за кордон для підготовки до професорського звання князя О.С. Кудашева строком з 1 грудня 1899 р. по 1 вересня 1900 р. з окладом у 1800 крб.<sup>16</sup>

З дозволу міністра фінансів, викладеному в циркулярі департаменту торгівлі та мануфактур від 2 грудня 1899 р. Олександра Сергійовича відряджено за кордон для підготовки до професорського звання строком з 10 грудня 1899 р. по 1 вересня 1900 р.

Повернувшись з-за кордону у жовтні 1900 р., О.С. Кудашев з успіхом читає лекції на тему “Залізобетонні споруди”. 21 жовтня 1900 р. розпорядженням товариша міністра фінансів князя призначено штатним викладачем і в. о. екстраординарного професора по кафедрі будівельного мистецтва Київського політехнічного інституту з 1 вересня того ж року<sup>17</sup>.

16–18 березня 1901 р. в Петербурзі проходив 7-й з’їзд російських цементних техніків та заводчиків. О.С. Кудашеву було надано високу честь – його призначили представником від КПІ на з’їзді для обговорення питань, що стосувалися випробування й використання цементу, відрядивши до столиці<sup>18</sup>. Тут він мав змогу побачитися з своїм батьком Сергієм Сергійовичем. Той тяжко хворів, і тому О.С. Кудашев змушений був 19 липня 1901 р. подати на ім’я директора інституту заяву про звільнення<sup>19</sup>. Витрати сім’ї знову зросли, оскільки Олександр Сергійович був змушений лікувати батька за кордоном.

Лише в червні 1902 р. О.С. Кудашев повертається до Києва, проте лише для того, щоб отримати атестат та копію формулярного списку, які знаходилися у КПІ. Архів зберіг нам ці унікальні власноручні автографи Олександра Сергійовича, в тому числі й датований 8 червня 1902 р.<sup>20</sup>, а також копію атестату, де зазначено, що він є титулярним радником. У ньому простежено трудовий стаж О.С. Кудашева з 1895 р. по червень 1902 р.

Наступного разу Олександр Сергійович приїхав до Києва 1906 р. 14 жовтня рада інституту призначає його з 9 жовтня того ж року викладачем курсу з будівельного мистецтва і геодезії на строк більше року з платнею за вільним наймом при 2 годинах лекцій з геодезії, 6 годин практичних занять з цього предмета та 2 годинах лекцій з будівельного мистецтва на тиждень<sup>21</sup>.

Навички управління літаком О.С. Кудашев здобув під час Реймського авіаційного

тижня у Франції в лютому 1910 р., коли піднімався у повітря на літаку разом з відомим російським авіатором Михайлом Єфімовим. Від льотчика князь отримав вичерпну інформацію про стан закордонного літакобудування. Повернувшись до Києва, Олександр Сергійович 1 березня 1910 р. подав заяву на ім'я директора КПІ з проханням дозволити йому звести ангар для побудови літака власної конструкції. Документ цей ми цитуємо повністю:

“Его превосходительству господину директору Киевского политехнического института

инж[енера] Кн[язя] А.С. Кудашева

Заявление

Имею честь просить Ваше Превосходительство разрешить мне устроить в усадьбе института около химического корпуса временный досчатый сарай для сборки аэроплана в течение настоящего лета, причем сарай этот обязуюсь снести по первому требованию начальства Института.

Кн[язь] А. Кудашев

1/Ш.1910.

Трехсвятительская 17”.

Документ цей написано власноруч на бланку дирекції КПІ й засвідчено печаткою директора вузу від 2 березня 1910 р.<sup>22</sup> 10 березня 1910 р. правління Інституту надало О.С. Кудашеву позитивну відповідь.

Всього у Києві протягом 1910 й наступного 1911 рр. під керівництвом Кудашева і на його власні кошти збудовано три літаки.

Ми подаємо опис цих перших вітчизняних літаків у згаданій вже книзі В.Б. Шаврова за оригіналом. Адже при перекладі українською мовою терміни й колорит описів втрачають характерні особливості:

**"Кудашев-1"** – ферменный биплан с передним рулем высоты и хвостовым оперением – стабилизатором и рулем направления. Двигатель "Анзани" в 35 л. с. с тянущим винтом был установлен над передней кромкой нижнего крыла. Передние фермы, несущие руль высоты, переходили в полость низкого шасси, к которым крепилась ось с колесами. Под хвостом было третье колесо. Крылья – двухлонжеронные одинакового размаха, но у верхних, несших элероны, длина хорды на 0,2 м больше. Каркас самолета был сделан из сосновых брусков и реек. Стойки коробки крыльев и стержни ферм имели круглое сечение. Обтяжка – прорезиненное полотно. На этом самолете А.С. Кудашев 23 мая 1910 г. Совершил полноценный полет на несколько десятков метров в длину, первый в России<sup>23</sup>.

Официально он зарегистрирован не был, так как выполнялся без предупреждения.

**"Кудашев-2"** По схеме это был ферменный биплан без переднего руля высоты, с нормальным горизонтальным оперением, рулем направления и оригинальным дуговым шасси. Основой его служили ясеновые дуги, в изгибе которых крепилась резиновых амортизаторах сквозная ось с колесами. В дальнейшем такая схема шасси стала обычной и использовалась много лет. Она была применена и на двух последующих самолетах А.С. Кудашева, причем почти: сразу же была заимствована у него французами (была использована на самолетах "Депердюссен"). Второй самолет Кудашева – по размерам больше первого, с двигателем "Гном" в 50 л. с. – был построен осенью 1910 г.

**"Кудашев-3"** – высокоплан с расчалочным фюзеляжем без обтяжки и с дуговым шасси. Двигатель – "Анзани" в 35 л. с. Конструкция была исключительно легкой,

простой и дешевой. Самолет был выпущен зимой 1910 г., делал пробежки и небольшие подлеты.

"Кудашев-4" представлял собой развитие предыдущего. Двигатель – "Гном" в 50 л. с. Посадка летчика – более высокая, кабан – двухстоечный, дуговое шасси выражено в более чистой форме. Крылья сменные: для скорости 60 и 80 км/ч, последние с меньшей кривизной и размахом. Обтяжка с обеих сторон прорезиненной материей" <sup>24</sup>.

Питання про пріоритет першого польоту на літаку вітчизняного виробництва тривалий час піддавалося сумніву <sup>25</sup>. Це й не дивно, оскільки конструктор був князем, що у роки радянської влади стало крамолою. Однак політ усе ж таки відбувся. Свідченням цього є спогади сучасників, батька й сина – Миколи та Бориса Делоне: "Влітку 1910 р. Кудашев виконав перші в Києві невеличкі стрибки-польоти на своєму аероплані. Ці польоти були метрів 300 у довжину й на висоті 1-2 метри від землі. Цікаво, що такі дитячі починання справляли на присутніх незабутні враження: тепер холоднокровно дивлять на аероплани під хмарами, а тоді із запалом кричали «відділився» (від землі)" <sup>26</sup>.

Є також свідчення Бориса Делоне: "В Києві літав князь Олександр Сергійович Кудашев і літав на своєму власному літаку. Спочатку він катався на ньому по полю за Пушкінським парком, вранці, а потім, у травні, нарешті, й злетів. Ми всі це бачили: це було вражаюче видовище. Правда, я не знав, що Кудашев – професор КПІ, думав, що він – дорослий студент" <sup>27</sup>. Олександр Сергійович своїми літаками викликав інтерес до авіації в майбутнього авіаконструктора Л.Л. Селякова <sup>28</sup>. Саме останній стверджує, що гвинт до першого літака О.С. Кудашева було зроблено у Києві видатними авіаконструкторами та друзями князя – Ф.І. Билинкіним і І.І. Сікорським. Є відомості, що після польоту літак зламався, вдарившись об огорожу <sup>29</sup>.

В окремих публікаціях зустрічається ім'я Олександра Сергійовича як члена Київського товариства повітроплавання <sup>30</sup>. Працюючи над темою про О.С. Кудашева, ми перевірили джерела Державного архіву Київської області. До нашого часу там зберігся фонд Київського губернського у справах про товариства присутствія <sup>31</sup>. На жаль, у архівній справі "О регистрации Киевского общества воздухоплавания" 30 вересня 1909 – 3 квітня 1910 рр. прізвище Олександра Сергійовича відсутнє <sup>32</sup>. У ній знаходиться перелік членів-засновників товариства із власноручними їх підписами-автографами, статут останнього й інші матеріали. Можливо, О.С.Кудашев мав до нього якесь відношення. Найвірогідніше, він був знайомий з деякими засновниками товариства і його організаторами.

В працях істориків авіації зустрічається інформація, що перший вдалий політ на літаку вітчизняного виробництва здійснив професор КПІ <sup>33</sup> або виконуючий обов'язки екстраординарного професора цього інституту <sup>34</sup> князь О.С. Кудашев. Але після подорожі у Францію та повернення до Києва в 1910 р. Олександр Сергійович не подав заяви з проханням надати йому якоесь викладацьку посаду. Принаймні у його особовій справі такого документа немає, як немає й заяви про його звільнення в 1908 р. Хоча якщо враховувати, що з 1906 р. він був викладачем за вільним наймом, то в цьому немає нічого дивного. Але все одно – помилка постійно повторюється ось уже майже 100 років!

На цьому фактично закінчується київський період життя і діяльності О.С. Кудашева. Є неперевірені свідчення, що пізніше він викладав у петербурзькому електротехнічному інституті.

В 1911–1912 рр. Олександр Сергійович працював на Русо-Балтському вагонному заводі. Саме там, у Ризі ним було збудовано літак "Кудашев-4". 2 квітня 1911 р. конструктор піднявся на ньому в іспитовий політ, й у подальшому він працював над його вдосконаленням.

Зазначимо, що саме за третю свою конструкцію (моноплан Кудашева) – а він демонструвався не першій повітроплавальній виставці в С.-Петербурзі<sup>35</sup> в квітні 1911 р. – автор отримав велику срібну медаль<sup>36</sup>. А через два місяці на цьому ж літаку авіатор і конструктор брав участь у змаганнях під час "Авіаційного тижня". Будовав літаки він за власні кошти.

До останнього часу ми могли тільки розглядати старовинні фотографії літаків О. Кудашева. Але в 1997 р. у Комсомольському-на-Амурі (Росія) студентським конструкторським бюро місцевого Технічного університету при факультеті авіасуднобудування під керівництвом кандидата технічних наук Є.В. Леонкіна було відтворено літак "Кудашев-3" човневим двигуном "Вихрь"<sup>37</sup>.

Подальша доля Олександра Сергійовича залишається невідомою. За однією версією, після виникнення конфлікту з керівництвом Русо-Балтського вагонного заводу він переїхав до Франції, де викладав у Вищій Політехнічній школі в Парижі. За іншою – загинув під час революції у 1917 р.

Наукова публікація про Олександра Сергійовича Кудашева вперше вводить до наукового обігу максимальну архівну базу, виявлену нами в Державному архіві м. Києва, яка, хоча й фрагментарно, вивчалась іншими істориками, але у такому узагальненому вигляді ще не висвітлювалася. Ми залучили до дослідження всі фундаментальні праці істориків авіації та рідкісні публікації. У кількох з них про Олександра Сергійовича нами виявлено окремі неточності й невідповідності. Пошук матеріалів про О.С. Кудашева продовжується.

<sup>1</sup> Всі дати до 1917 р. подаються за старим стилем.

<sup>2</sup> Королева Е.В., Рудник В.А. Соперники орлов. – Одеса: 1979. – С. 56, 227; Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – 3-е изд, исправл. – М., 1985. – С. 68; Соболев Д.А. История самолетов. Начальный период. – М., 1995. – С. 183.

<sup>3</sup> Часткові дані про життя О.С. Кудашева вміщені в: УРЕ – 2-е видання. – К., 1980. – Т. 5. – С. 556. (дата народження О.С. Кудашева – 9 (21) лютого 1878 р. – помилкова). Ці ж помилки переписані й в: УРЕС – К., 1987. – Т. 2. – С. 207.

<sup>4</sup> Формулярный список о службе Штатного преподавателя и и[сполнящего] д[олжность] экстраординарного профессора по кафедре строительного искусства Киевского Политехнического Института Императора Александра II, титулярного советника, Инженера Путей Сообщения Князя Александра Сергеевича Кудашева. – Державний архів міста Києва (далі – ДАМК). – Ф. 18. – Оп. 2. – Спр. № 144. – Арк. 48.

<sup>5</sup> Там само. – Арк. 49.

<sup>6</sup> Там само. – Арк. 6.

<sup>7</sup> Там само. – Арк. 48.

<sup>8</sup> Тут і далі мається на увазі Міністерство шляхів сполучення.

<sup>9</sup> ДАМК. – Ф. 18. – Оп. 2. – Спр. 144. – Арк. 48.

<sup>10</sup> Там само.

<sup>11</sup> Там само.

<sup>12</sup> Там само. – Арк. 6.

<sup>13</sup> Там само. – Арк. 48.

<sup>14</sup> Там само.

<sup>15</sup> Київський Політехнічний Інститут. Нарис історії. – К.: 1995. – С. 7–8.

<sup>16</sup> ДАМК. – Ф. 18. – Оп. 2. – Спр. 144. – Арк. 1, зв., 4.

<sup>17</sup> Там само. – Арк. 22.

<sup>18</sup> Там само. – Арк. 26.

- <sup>19</sup> Там само. – Арк. 27.
- <sup>20</sup> Там само. – Арк. 35.
- <sup>21</sup> Там само. – Арк. 38.
- <sup>22</sup> Там само. – Арк. 43.
- <sup>23</sup> Мається на увазі в Російській імперії, до складу якої тоді входила Україна. Нині російські дослідники авіації вважають цей політ другим в історії їх країни. Але в історії України цей політ О.С. Кудашев є, безперечно, першим.
- <sup>24</sup> *Шавров В.Б.* Указ. соч. – С. 68–70.
- <sup>25</sup> История воздухоплавания и авиации в СССР. По архивным материалам и свидетельствам современников. Период до 1914 г., 1944. – С. 469.
- <sup>26</sup> Проф. *Н.Б. Делоне.* Из воспоминаний о первых годах авиации в Киеве // *Авиация и воздухоплавание.* – 1924. – № 2 (февраль-март). – С. 13.
- <sup>27</sup> *Моисеев В.А.* Судьба одной семьи // *Контакт, ваше сиятельство!* – К., 2000. – С. 33.
- <sup>28</sup> *Селяков Л.Л.* Тернистый путь в никуда. Записки авиаконструктора. // [http://svavia.ru/info/lib/ter2\\_pr.html](http://svavia.ru/info/lib/ter2_pr.html)
- <sup>29</sup> Аэро- и автомобильная жизнь. – № 11. – 1910. – С. 27–28; "Весник воздухоплавания". – № 11. – 1910.
- <sup>30</sup> Відомо, що *О.С. Кудашев* у Ніцці передав особисто М. Сфімову поздоровлення з блискучою перемогою останнього в змаганнях авіаторів, зазначаючи, що "Київське товариство повітроплавання" пишається тим, що його було обрано почесним членом товариства. Див.: *Королев Е.В., Рудник В.А.* Указ. соч. – С. 56.
- <sup>31</sup> "Присутствие" було органом нагляду, слідувало за процесами відкриття, реєстрації, закриття і заборони міських товариств, затверджувало їх статuti за виробленою формою Міністерства юстиції. На кожне зареєстроване товариство заводилася справа. "Присутствие" знаходилося у віданні Міністерства внутрішніх справ, ліквідоване 1917 р.
- <sup>32</sup> Державний архів Київської області. – Ф. 10. – Оп. 1. – Спр. 187. – Арк. 1–14.
- <sup>33</sup> *Соболев Д.А.* Указ. соч.
- <sup>34</sup> *Шавров В.Б.* Указ. соч. – С. 68.
- <sup>35</sup> Из «Утвержденного г. министром торговли и промышленности 28 апреля 1911 г. списка наград, присужденных по I-й Международной воздухоплавательной выставке в С.-Петербурге» // *Авиация и воздухоплавание в России в 1907–1914 гг. (Сборник документов и материалов).* – М., 1970. – Вып. 3 (1911 г.). – С. 56.
- <sup>36</sup> Документ про цю подію знаходиться в «Утвержденном г. министром торговли и промышленности 28 апреля 1911 г. списке наград, присужденных по I-й Международной воздухоплавательной выставке в С.-Петербурге», де під № 23 зазначено : «Князю А.С. Кудашеву Серебрянная медаль за конструкцию русского аэроплана типа Блерио».
- <sup>37</sup> *Альдиев Александр.* Российский «Райт» в Комсомольске // *Авиация в Комсомольске-на-Амуре.* – 2001. – № 0 (1) (Ежемесячный интернет-журнал).