

бровольського на Чернігово-Сіверщині / О. Черненко, Л. Ясновська // Сіверянський літопис. – 1999. – № 5. – С. 34–40.

23. Черниговская духовная консистория (Историческая справка) / П.М. Добровольский // Черниговские епархиальные известия. – 1900. – № 22. – С. 652–657.

24. Ясь. О.В. Добровольський Петро Михайлович / О.В. Ясь // Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В.А. Смолій (голова) та ін.; Інститут історії України НАН України. – К.: Наукова думка, 2004. – Т. 2: Г – Д. – С. 420.

**Федусь Д.М. Церковная история в научном наследии П.М. Добровольского**

*Статья посвящена вкладу в изучение церковной истории выдающегося краеведа Петра Добровольского. Систематизированы студии ученого, которые касаются религиозного дела Черниговщины.*

**Ключевые слова:** П. Добровольский, храм, религия, краеведение, собор.

**Fedus D.M. Church history in a scientific heritage of P.M. Dobrovolsky**

*The article is devoted to the contribution to the study of the Church history of the outstanding local historian Petro Dobrovolsky. Studio of the scientist that concerns the religious affairs of Chernihiv is systematized.*

**Key words:** P. Dobrovolsky, the church, religion, local history, the cathedral.

20.02.2018 р.



УДК 94(477)+[929.629.73] Ф. Терещенко «191»

**В.В. Татарчук**

**В.О. Константинов**

**УТОЧНЕННЯ АСПЕКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФЕДОРА ТЕРЕЩЕНКА (1910–ТІ РОКИ). ДО 130-РІЧЧЯ ВІД ДНЯ НАРОДЖЕННЯ**

*В статті уточнюються деякі аспекти авіаційної діяльності Ф.Ф. Терещенка – організатора одного з перших авіаційних підприємств на території сучасної України, нащадка династії цукрозаводчиків. Розглядаються його участь в громадських авіаційних організаціях (Повітроплавному гуртку Київського політехнічного інституту, Київському товаристві повітроплавання), в організації і діяльності аеропланного заводу в своєму маєтку в с. Червоне, його ділові стосунки з іншими авіаконструкторами. Викладені в статті факти повністю ґрунтуються на першоджерелах.*

**Ключові слова:** авіація, Київський політехнічний інститут, Повітроплавний гурток, Київське товариство повітроплавання, аеропланний завод в с. Червоне, авіаційно-автомобільні майстерні КПІ.

Вихідним пунктом у дослідженні логіки розвитку техніки виступає аналіз взаємодії її з людиною. Тому знайомство з біографією й творчим шляхом конструкторів надає більш повне уявлення про історію розвитку науки і техніки.

Життя і діяльність організатора одного з перших авіаційних підприємств на території сучасної України, нащадка династії цукрозаводчиків Федора Федоровича Терещенка, висвітлена начебто повно як в роботах, при-

свячених власне династії Терещенків [1], так і спеціальних роботах і статтях з історії становлення і розвитку авіації в нашій країні [2; 3, с. 84–86; 4, с. 27–29, 38]. Спеціальні роботи істориків авіації збереглися у вигляді доповідей, але надруковані не були і залишаються невідомими широкому загалу [5, арк. 16.; 6, арк. 2]. Водночас є ціла низка робіт науково-популярного характеру, що повторюють вже усталену інформацію, не особливо посилаючись при цьому на першоджерела [7, с. 87–107; 8, с. 43; 9, с. 57–80], або просто мають суто компілятивний характер з ознаками графоманії і навіть плагіату [10, с. 3–15].

Метою нашої роботи є уточнення аспектів діяльності Ф.Ф. Терещенка в громадських авіаційних організаціях (Повітроплавному гуртку Київського політехнічного інституту, Київському товаристві повітроплавання), заснуванні і роботі аеропланного заводу в своєму маєтку в Червоному, його стосунках з іншими авіаконструкторами, спираючись суто на факти в першоджерелах – архівних і газетних матеріалах.

Джерельну базу дослідження складають документи двох видів: 1) архівні: фонди Центрального державного історичного архіву України (м. Київ), Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської області, Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського; 2) періодичної преси: місцеві газети і журнали (газети «Киевлянин», «Киевская мысль» та ін.) і центральні видання (науково-популярні журнали «Автомобильная жизнь и авиация», «Библиотека воздухоплавания», «Воздухоплаватель»).

Авіаційна діяльність Ф.Ф. Терещенка мала дві складові: 1) теоретичну – участь у громадських організаціях, з'їздах; виступи з доповідями; спроби розробок аеропланів самотужки і за допомогою любителів нової галузі техніки, які тільки робили в ній перші кроки; 2) практичну – польоти на куплених за кордоном аеропланах; побудова власних; організація власної авіамайстерні, яка згодом переросла у цілий завод. Ці складові були настільки тісно переплетені між собою і взаємопов'язані, що їх слід розглядати нерозривно одну від одної, в хронологічній послідовності.

Федор Федорович Терещенко народився в Києві 11 листопада 1888 р.<sup>1</sup> в родині дійсного статського радника Федора Артемовича Терещенка і його дружини Надії Володимирівни. 26 листопада того ж року Федора охрестили в Старо-Георгіївській церкві. «Восприемниками» при хрещенні були дійсний статський радник Володимир Володимирович Хлопов і Пелагея Георгіївна Терещенко. Таїнство хрещення здійснював протоієрей Матвій Погоржинський. 9 грудня 1888 р. за постановою Волинських Дворянських Депутатських зборів, підтверджених імператорським наказом, новонароджений був зачислений до роду свого батька і занесений до першої частини родовідної книги дворян Волинської губернії [11, арк. 6–7]. У 1905–1907 рр. Ф.Ф. Терещенко навчався в 1-й Київ-

1. Всі дати до 1918 року наведені за юліанським календарем.

ській гімназії і при випускних іспитах показав хороші результати: з 11 предметів він отримав лише одну оцінку «3» (з математичної географії), оцінку «4» з чотирьох предметів (математики, фізики, історії, географії) і «5» з шести предметів (із Закону Божого, логіки і психології, законодавства, латинської, німецької і французької мов) [11, арк. 2]. В серпні 1907 р. Ф.Ф. Терещенко, після складання вступних іспитів, був зарахований на механічне відділення Київського політехнічного інституту Імператора Олександра II (КПІ), причому понад комплект штату, про що було навіть отримано згоду від Керуючого Міністерством Фінансів [11, арк. 8, 10, 12]. Свій перший навчальний рік він провів за кордоном (через стан здоров'я), але водночас був вільним слухачем політехнічного інституту в Шарлоттенбурзі, де в основному пройшов перший курс [11, арк. 13]. Можливо, там він побачив і перші польоти іноземних авіаторів, що докорінно змінило його життя.

КПІ на межі 1910-х рр. став одним з осередків розвитку ідей повітроплавання і авіації на території України зокрема і в Російській імперії загалом. Початок цьому був покладений завдяки діяльності студентського Повітроплавного гуртка (діяв у 1908–1915 роках). Перші наївні захоплення студентів новою галуззю техніки згодом трансформувалися до структурного оформлення в єдину організацію з чотирма секціями відповідно до напрямку дослідження різних типів літаючих апаратів, правлінням, уставом, а також принципами роботи і умовами її проведення. Всі ці питання регламентувалися правилами, затвердженими Радою Міністрів 11 червня 1907 р., щодо створення студентських організацій та проведення в стінах вищих навчальних закладів зборів, адже для проведення засідання гуртка необхідно було подавати відповідну заяву-клопотання на ім'я директора інституту з чітким зазначенням дати і місця зборів, кількості присутніх осіб (причому тільки членів організації), порядком денним з переліком питань, що мали обговорюватися, а саме – теми доповідей. Всі ці відомості збереглися у відношеннях-проханнях студентів про дозвіл сходок і зборів.

Найбільш плідним в роботі гуртка виявився 1909 рік, коли упродовж березня-грудня було проведено 22 засідання (13 – загальні збори, 9 – засідання секцій). На загальних зборах з 11 зроблених доповідей 6 прочитали викладачі, 5 – студенти, серед яких був і Ф.Ф. Терещенко. Він 30 листопада 1909 р. у великій фізичній аудиторії головного корпусу КПІ зробив доповідь «Виставка в Парижі» (Перша міжнародна авіаційна виставка – «Салон авіації» – відкрилася 25 вересня 1909 р. в паризькому виставковому центрі Grand Palais; 380 експонентів Франції демонстрували всі останні досягнення в галузі авіації та повітроплавання: аеростати, аероплани та двигуни до них – В.Т., В.К.) [12, арк. 311]. Інших відомостей про участь Ф.Ф. Терещенка в Повітроплавному гуртку нами не виявлено. Історію першої студентської авіаційної організації в Україні дослідив один з авторів статті [13, с. 110–127].

Упродовж 1909–1915 рр. у Києві діяла громадська авіаційна організація – Київське товариство повітроплавання (КТП). Устав організації було затверджено 21 жовтня 1909 р. Діяльність товариства зосереджувалася на організації «Повітроплавних виставок» (січень 1911 р., березень 1912 р.), на яких демонструвалися літаки членів товариства і нова література з авіаційної тематики, організації польотів, навчання пілотів на громадських засадах, облаштування аеродромів, нагородження ентузіастів за популяризацію ідей авіації [14].

Серед членів-засновників Товариства був і Федір Терещенко [15, арк. 1]. Упродовж першого року діяльності організації – з 8 (21) листопада 1909 р. по 8 (21) листопада 1910 р. – він послідовно пройшов шлях від кандидата в члени Ради КТП до члена Науково-Технічного і Спортивного Комітетів КТП [16, с. 41, 43]. Він залишався членом КТП і в наступному 1910 році, увійшовши до складу Ради Товариства [17, арк. 26, 67 зв.]. По суті, Терещенко також був одним з його головних спонсорів, постійно сплачуючи гроші за оренду приміщення для канцелярії КТП [18, арк. 1, 2]. Водночас до нього постійно надходили листи винахідників з проханням про фінансування їхніх винаходів в області авіації, іноді дуже сумнівних [19, арк. 1–5].

У 1909–1910 рр. Ф.Ф. Терещенко організував у своєму маєтку у с. Червоному Волинської губернії (зараз – селище міського типу Андрушівського р-ну Житомирської обл.) «Авіаційні майстерні», які з 1914 р. реорганізовано на авіаційний завод. Упродовж 1909–1916 рр. на аеропланному заводі у с. Червоне Ф.Ф. Терещенка було сконструйовано і збудовано 8 типів літаків. Провідними конструкторами при проектуванні цих літаків були В.П. Григор'єв (моноплан № 1 (1909 р.) та біплан Т-VII (1916 р.)), Д.П. Григорович (моноплани № 2 (1910 р.) та № 3 (1911 р.)), С.С. Зембінський (моноплани Т-IV (1912 р.) й Т-V (1913 р.) та А.А. Пішоф (моноплани Т-Vбіс (1913 р.) й Т-VI (1914 р.)) [5, арк. 16.]. Всі вони детально описані у спеціальних дослідженнях [2; 3, с. 84–86; 4, с. 27–29, 38].

Перший аероплан в авіаційних майстернях Ф.Ф. Терещенка було збудовано наприкінці 1909 р. Його демонстрували (щоправда, без двигуна, гвинта і коліс) на XII Всеросійському з'їзді повітроплавців і лікарів в Москві в грудні 1909 – січні 1910 рр. Терещенко зробив про аероплан цілу доповідь з наочною демонстрацією креслень. Як правило, перші розробки у зовсім новій галузі являють собою копії попередніх із внесенням певних змін. І дійсно, у своїй доповіді Ф.Ф. Терещенко зазначав, що серед всіх існуючих на той час типів літаючих апаратів найбільш зручним є моноплан – апарат з однією головною підтримуючою поверхнею, який складався з корпусу, крил – підтримуючих площин, стабілізуючої (урівноважуючої) площини, керма висоти і керма напрямку; до них приєднаний двигун, пропелер і прилад для управління монопланом. Вага моноплана дорівнювала 230 кг разом з пілотом і двигуном системи Anzani потужністю 25–30 к. с., площа носійної поверхні складала 12 м<sup>2</sup>. Апарат був зроблений зі сталі,

заліза, алюмінію, ясенини, буку, ялини. Сам Ф.Ф. Терещенко вважав більш раціональним не будувати абсолютно нові апарати, а покращувати вже існуючі і паралельно виправляти їх недоліки. За основу був взятий моноплан типу «Блеріо-ХІ», але розташування інших частин, розміри, форма хвоста і окремі конструкції (за виключенням скоб Блеріо) були зовсім іншими. Цей моноплан конструктор розглядав лише як навчальний, але сподівався на усунення недоліків після практичної перевірки. Всі частини аероплану були виконані київськими авіаторами дуже точно і чисто [20, с. 37–41; 21, с. 3].

Доповідь і представлений літак викликали серед присутніх неабиякий інтерес. На думку окремих фахівців, моноплан Терещенка був найбільш цікавим експонатом. Зазначимо також, що це був єдиний літак, що демонструвався на виставці [2, с. 222–223].

Побудовою свого аероплану Ф.Ф. Терещенко фактично підтвердив загальну тенденцію межі 1910-х років – перехід від біплану до моноплану як основного типу літаків і появою на зміну некерованим «стрибунам» спроможних до тривалих польотів і маневрування в повітрі апаратів. Етап створення літака завершився, розпочався етап розвитку в умовах практичного застосування і серійного виробництва [22, с. 183].

Окрилений успіхом, Ф.Ф. Терещенко продовжив роботи в своєму маєтку. Були збудовані ангари (сараї) для зберігання літаків, почалося обладнання майстерень. Спочатку вони мали лише один токарний верстат, стрічкову пилу і бормашину для свердлення отворів, але поступово перетворилися на порівняно добре обладнане підприємство. В червні 1910 р. Терещенко виконував вже і перші самостійні польоти на своєму аероплані типу «Блеріо» (як його продовжували називати в пресі), але це фактично був моноплан його власної конструкції – в с. Красовка (в 13 км від Червоного), пролетівши 6 разів на відстань 2 версти напрома, не торкаючись землі, він робив оберти в повітрі на висоті 12 м [23, с. 55].

Влітку 1910 р. Ф.Ф. Терещенко закупив у Франції 6 аеропланів і розпочав в майстернях підготовчі роботи, найнявши штат робітників і запросивши сюди своїх колег-студентів. 2 серпня 1910 р. він витримав іспит на звання пілота-авіатора при КТП з отриманням пілотського свідоцтва [24, с. 20–22; 25, с. 55].

Окремі аспекти стосунків Ф.Ф. Терещенка з працівниками авіамайстерні у с. Червоне дослідив один з авторів статті у своїх роботах, присвячених життю і діяльності авіаконструкторів В.П. Григор'єва і Д.П. Григоровича. Зазначимо, що вони, як і Терещенко, були дворянами. На нашу думку, це стало одним із чинників (хоча і не головних) їх запрошення на роботу. Теза історика авіації С.І. Карацуби про те, що Григор'єв працював, а Терещенко пожинав плоди його праці і оплачував її [6, арк. 2], висловлена в дусі часу панування ідеології і експлуатації одних іншими. Докладніше про долю В.П. Григор'єва можна дізнатися зі спеціальної статті [26, с. 71–84].

Стосовно Д.П. Григоровича, то, на нашу думку, на прийняття рішення Ф.Ф. Терещенка запросити його до себе на роботу вплинув як факт дворянства, так і те, що хрещеними батьками Григоровича були брат і сестра Іван Ніколович (1854–1903) і Марія Ніколовна Терещенки (1859–?) – діти підприємця і благодійника Ніколи Артемовича Терещенка (1819–1903).

Про моноплани № 2 і № 3 Ф. Терещенка, на жаль, майже немає свідчень, і «приписування» їхнього авторства Д.П. Григоровичу можна зробити лише опосередковано. Достеменно відомо, що він працював в аеропланних майстернях с. Червоне саме в цей час, отримавши за роботу в 1910 р. 1200 крб. Можна припустити, що це були літаки, відомі в авіаційній літературі під назвами Г-2 і Г-3 [27, арк. 1 зв.]. Причини, за яких Д.П. Григорович залишив роботу в майстернях, невідомі. Можливо, він вважав, що прийшов час підкорювати нові рубежі – в столиці імперії [28, с. 222, 229].

Наступним був моноплан «Терещенко № 3», який брав участь у Київському авіаційному тижні у вересні 1911 р. [29, с. 3; 30, с. 3]. Відомо, що загальні витрати на утримання аеропланних майстерень на 1 жовтня 1912 р. становили 21 992 крб. [31, арк. 2 зв.].

Зазначимо, що Ф.Ф. Терещенко так і не закінчив КПП за сімейними обставинами, забравши документи у січні 1912 р., причому доручив цю справу тому ж таки В.П. Григор'єву [11, арк. 1; 32, арк. 269–278 зв.].

У вересні 1912 р. Ф.Ф. Терещенка було обрано віце-головою Київського товариства повітроплавання [33, с. 3], а в березні 1914 р. Імператорський Всеросійський аероклуб видав почесному члену КТП Ф.Ф. Терещенку міжнародний диплом пілота-авіатора. Сам він на той час перебував у Каїрі (Єгипет) [24, с. 20–22].

1 березня 1914 р. в Червоному відбулося випробування нового одномісного моноплану «Терещенко-6» (розмах крила – 10 м, довжина – 7,2 м, площа поверхні – 15 м<sup>2</sup>, вага без навантаження – 340 кг, двигун системи «Рон» – перший випадок установки подібного типу двигуна на аероплані вітчизняної конструкції). Літак піднявся на висоту 500 м за 3,5 хв. і був розрахований на 5 год. безперервного польоту [24, с. 23].

На початок 1915 р. авіаційний завод у с. Червоне випустив 12 літаків, в т. ч. 10 літаків Фарман-22bis і два моноплани системи Терещенка (Т-V6іс). В перспективі передбачалося перевести завод до Києва та збільшити його продуктивність до 150 літаків на рік, розширивши особливий склад робітників та службовців до 368 чоловік. Швидкість польоту, потужність двигунів, повна літна вага та корисне навантаження літаків поступово неухильно зростали від типу до типу, а питома навантаження на крило за 7 років збільшилося вдвічі – з 19,2 кг/м<sup>2</sup> у 1909 р. до 39,1 кг/м<sup>2</sup> в 1916 р. [5, арк. 16]. Однак восени 1915 р. завод евакуювали до Москви і продали товариству Дукс.

10 вересня 1915 р. Ф.Ф. Терещенко уклав з В.П. Григор'євим контракт, за яким той призначався з 1 жовт-

ня поточного року секретарем по технічних авіаційних справах потягу-майстерні, створеного на самому початку Першої світової війни для ремонту авіаційного майна діючої армії [34, арк. 2]. В серпні 1915 р. потяг-майстерню перевели до Москви; на ньому проводився перегляд та збирання літаків, що надходили з-за кордону.

На цьому шляхи В.П. Григор'єва і Ф.Ф. Терещенка розійшлися. Перший ще встиг добудувати в серпні 1916 р. в авіаційно-автомобільних майстернях КПП літак Г-VII (або Т-7), який він розпочав проектувати ще на початку війни. Літак являв собою двомісний біплан (сидіння поряд) з фюзеляжною схемою і тягним гвинтом. Порівняно з монопланами біплани мали гірші аеродинамічні якості, але вигравали у вазі та маневруванні, що у військових умовах мало велике значення і призвело до переважного їх поширення в період Першої світової війни (з 85 типів літаків 74 (87%) склали саме біплани) [35, с. 47]. Щиро підтримавши владу більшовиків, дворянин В.П. Григор'єв, неодноразово ризикуючи власним життям, підірвав своє здоров'я і помер в 39-річному віці, не отримавши від нової влади нічого, навіть пенсії. Ф.Ф. Терещенко у 1918 р. емігрував за кордон і помер 30 січня 1950 р. в Парижі.

#### ПОСИЛАННЯ

1. Ковалинський В.В. Меценаты Киева / В.В. Ковалинський – К.: Київ, 1998. – 528 с.
2. Сокольский В.Н. Из истории самолетостроения на Украине (Червонские аэропланые мастерские) / Сокольский В.Н. // Труды Института истории естествознания и техники СССР. – 1962. – Т. 45. – С. 222–235.
3. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. / Шавров В.Б. – 3-е изд, исправл. – М.: Машиностроение, 1985. – 752 с., ил.
4. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории / Савин В.С. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с., ил.
5. Карацуба С.І. Конструктори Київського товариства повітроплавання (з історії літакобудування на Україні) (доповідь прочитана 20 квітня 1973 р.) // Інститут рукопису Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського, ф. 200, спр. 200. ч. 5, 22 арк.
6. Карацуба С.І. Інженер-авіаконструктор Григор'єв Володимир Петрович (1883–1922) (Київські піонери авіації) (доповідь прочитана 27 травня 1970 р.) // ІР НБУВ, ф. 275, спр. 116, ч. 4, 20 арк.
7. Моисеев В.А. Хозяин и работник // Моисеев В.А. Контакт, Ваше сиятельство! / Моисеев В.А. – К.: Форум, 2000. – 127 с., ил.
8. Троценко А.М. Літопис цивільної авіації України. – К., 2010. – 864 с., ил.
9. Згуровський М.З. Володимир Григор'єв і Федір Терещенко: різні долі, спільне захоплення // М.З. Згуровський Київські політехніки біля витоків світової авіації, космонавтики та ракетобудування / М.З. Згуровський. – К.: НТУУ «КПІ», Вид-во «Політехніка», 2016. – 400 с., ил.
10. Баштова Л.С. Ф.Ф. Терещенко – славетний нащадок відомого роду / Л.С. Баштова // Дослідження з історії техніки. Збірник наукових праць. – Вип. 12. – К.: ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2010. – 120 с.
11. Держархів м. Київ, ф. 18, оп. 1, спр. 5130, 14 арк.
12. Держархів м. Київ, ф. 18, оп. 1, спр. 969, 906 арк.
13. Татарчук В.В. Повітроплавний гурток Київського політехнічного інституту (1908–1915 рр.) // Історія науки і техніки. Збірник наукових праць / Головний редактор О.Я. Пилипчук. – К.: Вид-во ДЕТУТ, 2014. – Вип. 5. – 251 с.
14. Карацуба С.І. Київське товариство повітроплавання / С.І. Карацуба // Нариси з історії природознавства і техніки. – 1972. – Вип. 16. – С. 77–81.
15. Держархів Київської області, ф. 10, оп. 1, спр. 187, 14 арк.
16. Сборник статей по воздухоплаванию членов Киевского общества воздухоплавания. Выпуск 1. – К., 1910. – 52 с.
17. Центральний державний історичний архів України в Києві (далі – ЦДАК), ф. 274, оп. 4, спр. 235, 86 арк.
18. ЦДАК, ф. 830, оп. 1, спр. 1361, 4 арк.
19. ЦДАК, ф. 830, оп. 1, спр. 1424, 5 арк.
20. Моноплан Ф.Ф. Терещенко // Библиотека воздухоплавания. – 1910. – № 4 (январь).
21. Киевлянин. – 1910 г. – 13 января (вторник). – № 12.
22. Соболев Д.А. История самолетов. Начальный период. – М.: Росспэн, 1995. – 344 с., ил.
23. Вестник воздухоплавания. – 1910 г. – № 12 (июнь).
24. Автомобильная жизнь и авиация. – 1914. – № 3 (март).
25. Вестник воздухоплавания. – 1911 г. – № 5.
26. Татарчук В.В. Інженер-авіаконструктор Володимир Петрович Григор'єв: віхи біографії // Дослідження з історії техніки. Збірник наукових праць. – Вип. 11. – К.: ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2009. – 110 с.
27. ЦДАК, ф. 830, оп. 1, спр. 1226, 9 арк.
28. Татарчук В.В. Дмитро Павлович Григорович. Дитинство, навчання в Київському політехнічному інституті, перші кроки в авіації // Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2014–2015 роках. Том 7. / За редакцією Б.Є. Патона, М.З. Згуровського. – К.: НТУУ «КПІ», 2015. – С. 221–230.
29. Киевлянин. – 1911. – № 194. – С. 3.
30. Киевская мысль. – 1912. – № 263.
31. ЦДАК, ф. 830, оп. 1, спр. 1364, 2 арк.
32. Держархів м. Київ, ф. 18, оп. 1, спр. 426, 348 арк.
33. Киевская мысль. – 1912 г. – № 258.
34. ЦДАК, ф. 1426, оп. 1, од. зб. 1, 2 арк.
35. Крейсон М.П. Самолеты за 20 лет. Оценка их типов, основных характеристик и параметров. 1913–1933 / М.П. Крейсон. – М. – Л.: Госашметиздат, 1934. – 211 с.

#### **Татарчук В.В., Константинов В.А. Уточнение аспектов авиационной деятельности Федора Терещенко (1910-е годы). К 130-летию со дня рождения**

*В статье уточняются некоторые аспекты авиационной деятельности Ф.Ф. Терещенко – организатора одного из первых авиационных предприятий на территории современной Украины, потомка династии сахарозаводчиков. Рассматриваются его участие в общественных авиационных организациях (Воздухоплавательном кружке Киевского политехнического института, Киевском обществе воздухоплавания), в организации и деятельности аэропланного завода в своем имени в с. Червоное, его деловые отношения с другими авиаконструкторами. Изложены в статье факты полностью базируются на первоисточниках.*

**Ключевые слова:** авиация, Киевский политехнический институт, Воздухоплавательный кружок, Киевское общество воздухоплавания, аэропланый завод в с. Червоное, авиационно-автомобильные мастерские КПИ.

#### **Tatarchuk V.V., Konstantinov V.O. Specification of the aspects of aviation activity of Fedir Tereshchenko (1910th). To the 130th anniversary of his birth**

*In the article aspects of aviation activities of the founder of one of the first aviation plant on the territory of modern Ukraine, the descendant of the sugar factory, F.F. Tereshchenko are specified: in particular, his activity in public aviation organizations – in the Aeronautical group of the Kyiv Polytechnic Institute and in the Kyiv Aeronautics Society; organization and activities of an airplane factory in Chervone, his business relations with other aircraft designers. The facts in the article are completely based on the sources.*

**Keywords:** aviation, Kyiv Polytechnic Institute, Aeronautical group, Kyiv Aeronautics Society, aircraft factory in Chervone, aviation and automobile workshop of KPI.

02.03.2018 р.

