

**ПОВІТРОПЛАВНИЙ ВІДДІЛ ХАРКІВСЬКОГО ВІДДІЛЕННЯ
ІМПЕРАТОРСЬКОГО РОСІЙСЬКОГО ТЕХНІЧНОГО
ТОВАРИСТВА: ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ
ПЕРШОЇ АВІАЦІЙНОЇ ВИСТАВКИ В УКРАЇНІ****Кушлакова Н.М., канд. іст. наук, доц.***(Західнодонбаський інститут економіки і управління)*

Досліджено діяльність Повітроплавного відділу Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства (ХВ ІРТТ) по організації Першої авіаційної виставки в м. Харкові. Віднайдено нові факти з життя та діяльності видатного авіаконструктора І.І. Сікорського. З'ясовано значення виставки в справі розповсюдження та популяризації авіаційних знань серед різних верств населення Півдня Росії.

На початку ХХ століття інтереси дослідників, що цікавляться рухом самого повітря та можливостями польоту людини в повітрі, концентруються на аеропланах, апаратах, які набагато важче за повітря.

Перші спроби піднятися в повітря на своєму літальному апараті були зроблені ще в XVIII ст.: в 1742 р. маркиз де-Боквіль збудував машину, зовні схожу на гелікоптер, але спроба піднятися в повітря була невдалою; в 1781 р. Мейєр-верк сконструював ортоптер, його теж спіткала невдача; в червні 1783 р. брати Монгольфьє вперше піднялися в небо на кулі, що була наповнена гарячим повітрям; в серпні цього ж року професор Шарль, замінивши гаряче повітря газом, що легше повітря в 14 разів (водень), здійснив мрію багатьох поколінь – піднявся в повітря і полетів. Людині знадобилися століття, щоб те, що раніше здавалось лише мрією та фантазією, стало звершеною дійсністю.



ХХ століття ознаменувалось бурхливим сплеском повітроплавання: польоти «Париж-Рим», «Париж-Мадрид», «Європейський круголіт», «Англійський круголіт», польоти льотчиків військових шкіл авіації в Севастополі та Гатчині та ін. Рекорди, встановлені авіаторами, не затримувались на довгий термін – майже щотижня вони змінювалися. Це й рекордні досягнення в тривалості польотів і висоті, в швидкості відриву апарату від землі, в перевезенні все більшої кількості пасажирів тощо.

Мета всіх любителів повітроплавання на тогочасному етапі була – зробити авіацію звичним повсякденним явищем. Тому постала проблема: як це зробити, хто може здійснити наміряні плани? Для подальшої діяльності були необхідні зацікавлені обізнані в цій справі фахівці та підготовлені авіатори. Винахідники та льотчики зробили свою справу, тепер були необхідні тех-

ніки та інженери авіації, які б досконало знали літальні апарати в цілому та їх серце – мотор, зокрема.

На теренах Російської імперії, яка не була винятком у цій ситуації, розгорнувся активний рух любителів повітроплавання. Долучилися до цього руху й різноманітні інженерні та науково-технічні товариства. Так, при Харківському відділенні Імператорського Російського технічного товариства (ХВ ІРТТ) в 1909 р. було створено Повітроплавний відділ, метою якого було поширення знань про авіацію, згуртування всіх любителів авіації Південного краю.

Саме діяльність цього відділу по організації Першої авіаційної виставки в м. Харкові стала предметом нашого дослідження, результати якого вміщено в даній роботі. Як доводить проведений нами історіографічний пошук, діяльність цього відділу раніше досліджена фактично не була. Мета дослідження полягала у розкритті підготовки, організації та проведення вказаної виставки й з'ясуванні її ролі в поширенні ідей повітроплавання та втілення у практику нових конструкцій літальних апаратів та супутніх приладів і конструкцій.

Урочисте відкриття Першої авіаційної виставки в Харкові відбулося 23 серпня 1911 року о 12 годині дня. Ініціаторами виступили члени повітроплавального відділу ХВ ІРТТ, а більшою мірою В.Є. Мороховець і Г.Л. Окулич-Козарін, які взяли на себе весь попередній клопіт по організації виставки. Рада Харківського відділення охоче підтримала ініціативу свого відділу й згодом було створено Розпорядчий комітет виставки, до складу якого увійшли: В.Є. Мороховець (голова ко-

мітету), В.П. Вьюшков (товариш голови комітету), Г.Л. Окулич-Козарін (секретар комітету), члени комітету А.К. Лельє, Д.В. Парманін, В.В. Рюмін, П.Р. Родіонов (див. обкл. рис.1).

З метою залучення учасників та експонатів на майбутню виставку В.Є. Мороховця й Г.Л. Окулич-Козаріна було відряджено до Севастополя в школу авіації Повітряного флоту та в Київ до авіатора-конструктора І.І. Сікорського. Ці відрядження виявились досить плідними – цінні експонати представили на виставку Севастопольська школа авіації, І.І. Сікорський, К.Е. Акстман, В.Ф. Адаменко, М.А. Мазур та ін. Місцеві авіатори та конструктори також не залишились осторонь і представили на виставку свої експонати: інженер-конструктор А.К. Лельє виставив свій біплан «Ласточка», І.М. Можаров, інженер Богданович, помічник присяжного повіреного Голобородько представили свої моделі літаків, фірма А.Вернера експонувала цінні прилади, п. Лагунов в якості наочних посібників виставив декілька моделей аеропланів, С.В. Гризодубов представив прилади та окремі частини свого біплану тощо. Загальна кількість експонатів, виставлених на Першій авіаційній виставці в Харкові, розташувалась більше ніж на 100 різноманітних стендах.

Для зручності огляду та знайомства з виставленими експонатами їх було розміщено в декількох відділах:

- аероплани, планери й інші літальні апарати (були представлені в натурі, в моделях або кресленнях);
- приладдя до літальних апаратів;
- двигуни для повітроплавання;
- магнето, свічки, карбюратори, радіатори й т. ін.;

- матеріали для побудови літальних апаратів: дерево, сталь, алюміній, трости, тканини й т. ін.;

- деталі з'єднань різних частин апаратів та окремі їх частини;

- амортизатори, шини та інші гумові вироби;

- інструменти для збірки літальних апаратів;

- одяг для авіаторів;

- компаси, далекоміри, оптичні та інші прилади, що використовуються в повітроплаванні;

- фотографічні апарати для швидкої фотозйомки;

- прилади для метеорологічних спостережень;

- історичний та навчальний відділи; постановка викладання у вищих навчальних закладах;

- література; картограми, діаграми, стереограми тощо.

Всі члени Повітроплавного відділу взяли посильну участь в організації та проведенні виставки. Так, силами художників було підготовлено плакати-афіші, що розміщувались на шпальтах періодичної преси Харкова та в різних районах міста та регіону.

Відкриття виставки взагалі планувалось на 20.08.1911 р., але за наявності великої кількості експонатів та деякої затримки з їх транспортуванням до виставочної зали урочисте відкриття Першої авіаційної виставки на Півдні Російської імперії відбулося 23.08.1911 р. о 12 годині. Як годилося, перед початком знаменної події було відправлено молебство.

Мета облаштування виставки була визначена чітко – популяризація ідей повітроплавання, ознайомлення широ-

кої публіки з сучасним станом авіації. Тому проведення цього заходу викликало неабиякий інтерес і було схвальним сприйняте не лише спеціалістами та пересічними громадянами, а й державними і політичними діячами різного рівня. Так, на відкритті виставки були присутні начальник Харківської губернії М.К. Катеринич, виконуючий обов'язки начальника харківського гарнізону князь Вачнадзе, харківський міський голова А.К. Погорелко (нагадаємо, що А.К. Погорелко за освітою був фізиком, професором Харківського технологічного інституту), голова харківського порайонного комітету В.А. Гаєвський з членами комітету, начальник Південної залізниці інженер Стульгинський, начальник руху Катерининської залізниці інженер Щербakov, харківський поліцеймейстер К.Н. Бочаров, а також голова Харківського відділення Імператорського Російського технічного товариства М.Ф. фон-Дітмар, члени технічного товариства, видавець «Южного края» А.А. Іозефович, представники місцевої та столичної преси й інші запрошені особи.

Вітаючи всіх присутніх, голова Розпорядчого комітету виставки В.Є. Мороховець у своїй промові розкрив основну задачу організованого заходу: *«Приветствуя сегодняшнее крещение воздухоплавательного отдела, который, организовав первую авиационную выставку, вышел на путь жизненной работы, считаю необходимым подчеркнуть, что авиация в ее современном состоянии вышла из стадии красивого и опасного спорта и стала на рубеже действительной реальной жизни, к условиям которой обязаны приспособ-*

ляться и, приспособляясь, неминуемо совершенствоваться» [1, с.6].

Виставка розміщувалась в урочистому залі Ради з'їзду гірничопромисловців Півдня Росії й проходила з 23.08.1911 р. до 14.09.1911 р., приймаючи відвідувачів з 11 години ранку до 10 години вечора. Крім виставлених для ознайомлення експонатів під час роботи виставки члени Розпорядчого комітету щодня давали пояснення щодо експонатів, які зацікавили того чи іншого відвідувача. Незамінною людиною, душею виставки був голова Розпорядчого комітету В.Є. Мороховець, який невтомно працював з ранку до вечора, надихаючи на роботу своїх товаришів-однодумців – членів Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ.

Така самовіддана напружена робота мала позитивний результат – за весь період роботи виставки всіх відвідувань було 8 623, включаючи сюди також групові відвідини учнів, що було відзначено в журналі «Тяжелее воздуха»: *«Интерес, который проявляла публика к нашим непрерывным объяснениям, дает возможность сказать с уверенностью, что выставка была открыта очень своевременно, ответил полностью желанию публики быть серьезно осведомленной в этой новой отрасли техники, такой интересной, такой необходимой... Публика чувствовала, что вокруг происходит что-то большое, новое, но составит себе ясное представление по газетным обрывочным сведениям не могла...»* [3, с.8].

За програмою проведення виставки планувалось читання щовечора лекцій з питань авіації. Такі науково-популярні

лекції були прочитані на виставці, починаючи з 1 вересня. До речі, ці заходи стали досить популярними й охоче відвідувались публікою. Найбільший успіх випав на долю Д.К. Педаєва, який підготував і оприлюднив лекцію на тему: «Авіатор і погода». Доповідь лектора супроводжувалась демонстрацією приладів та відповідними дослідами.

Тому, як бачимо, з першого дня виставка привернула увагу великої кількості відвідувачів – не лише жителів м. Харкова, а й усієї держави, бо мала деякі особливості: по-перше, містила велику кількість експонатів, виставлених на 100 стендах; по-друге, експонати були в основному вітчизняного виробництва й виготовлені з російських матеріалів.

Щодня зали виставки відвідували понад 400 осіб. Найбільший інтерес відвідувачі виявляли до тих залів виставки, де можна було почути коментарі та пояснення щодо виставлених експонатів. Там біля виставочних стендів постійно збиралися великі групи відвідувачів, при чому були навіть моменти, коли наступні групи очікували своєї черги іноді більше, ніж півгодини, щоб потрапити в залу й почути всю інформацію від працівників виставки. Цей факт було відмічено при підведенні підсумків роботи виставки: *«Этот зал посетили люди всех возрастов и положений: здесь были дети и старики, учащие и учащиеся, немощные, поднимавшиеся на 3-ий этаж с посторонней помощью, интеллигенты и простолюдины... Учащихся было значительно меньше половины; это подчеркивает серьезное значение выставки... Теперь совершенно ясно, что харьковцы не смешают дрижабля с аэропланом...»* [3, с.8].

Крім того слід відмітити, що найбільша кількість відвідувачів спостерігалась 28-29 серпня. Визначною подією виставки 28.08.1911 р. став приїзд до м. Харкова вченого конструктора літальних апаратів Ігоря Івановича Сікорського, оригінальний апарат якого (біплан) експонувався на виставці.

Про велике значення цього візиту говорить ще й те, що цей факт набув широкого оприлюднення в місцевій пресі взагалі і в журналі Повітроплавального відділу, зокрема [5]. Після зустрічі та обміну привітаннями на прохання публіки І.І. Сікорський зайняв місце пілота на своєму біплані й прочитав лекцію про сучасний стан авіації та про свій літальний апарат, на якому відомим авіатором було здійснено більше 100 польотів. Завдяки цьому візиту було встановлено зв'язок між самим І.І. Сікорським і Повітроплавним відділенням ХВ ІРТТ, за словами самого пілота: «Несмотря на то, что Киев отделен от Харькова большим расстоянием, тем не менее, я живу Харьковом. Пространство в данном случае не существует...» [3, с.7].

Відкриваючи виставку, Повітроплавний відділ ставив за мету популяризацію повітроплавання серед населення. В цьому сенсі виставка, безумовно, мала величезний успіх і отримала широкий резонанс, свідченням чого можуть слугувати навіть одні лише вітальні телеграми й листи. Так, вже наступного дня після відкриття виставки до Розпорядчого комітету почали надходити вітальні телеграми, серед яких були й телеграми:

- Голови відділу повітряного флоту Великого князя Олександра Михайловича;

- міністра торгівлі та промисловості С.І. Тимашева. Зокрема, останній звернувся до Розпорядчого комітету з такими словами: «Придавая крайне серьезное значение развитию авиационного дела в России, от души приветствую начин отделения в этом деле и особенно мысль о создании школы – разсадника деятелей в области авиации. Шлю пожелания и полного успеха выставке и процветания будущей школе»;

- Голови київського товариства повітроплавання п. Сухомлинова;

- Конструктора літальних апаратів І.І. Сікорського, який писав у телеграмі: «Тронут глубоко лестным для меня приветствием... Надеюсь лично выразить благодарность» [1].

Про матеріальний успіх організації та проведення виставки можна зробити висновок, розглянувши грошовий звіт, підготовлений секретарем Розпорядчого комітету 1-ої авіаційної виставки Г.Л. Окулич-Козариним:

«ДЕНЕЖНЫЙ ОТЧЕТ
по устройству 1-ой авиационной выставки воздухоплавательного отдела ХВ ИРТТ

Поступило.

От продажи входных билетов 3 402 по 20 коп.	.....680 р. 40 коп.
4 332 по 30 коп.	.....1 299 р. 60 коп.
От продажи билетов	.....194 р. 40 коп.
- в кассу	.....3 р. 75 коп.
- в кассу	.....7 р. 48 коп.
- в кассу	.....1 р. 05 коп.
Поздравления (телеграммы)	.....22 р. 97 коп.
- в кассу	.....4 р. 90 коп.
Неиспользованных благодарительных листов	.....1 р. 32 коп.
Итого	.....2 215 р. 87 коп.

Расход

Исполнено:	
На рекламу	.....155 р. 51 коп.
- в печатные издания	.....80 р.
- в печатные издания	.....32 р.
- в устройство выставки	.....98 р. 35 коп.
- в почтовые телеграммы	.....31 р. 70 коп.
Транспортировка экспонатов и оборудования	.....736 р. 08 коп.
Смещение	.....156 р.
Благодарительные марки	.....197 р. 75 коп.
Разные расходы	.....728 р. 50 коп.
Разница в пользу Воздухоплавательного отдела	.....
Итого	.....2 215 р. 87 коп. [3, с.9].

Як бачимо, вартість вхідних квитків для дорослого складала 30 коп., а учнівський коштував 20 коп. Ціни були встановлені розумні й доступні для кожного бажаючого, бо все ж основна мета проведення виставки була не матеріальна. Розпорядчий комітет прагнув створи-

ти якомога більш зручні умови для всіх громадян, які забажають відвідати виставку й ознайомитись з її експозиціями. В грошовому звіті нашу увагу привернули два пункти: «пожертвования (кружка)» й сума коштів на користь Повітроплавного відділу. Як виявилось, обидва рядки звіту стосуються одного заходу, запланованого відділом на найближчий термін виконання – організація та відкриття в м. Харкові школи авіаторів. Цікаво, що сума в 22 крб. 97 коп., що була вийнята з кружки пожертвувань, як свідчать очевидці, складалась з дрібних мідних монет, які зазвичай опускали в кружку учні при виході з виставки. Безумовно, це свідчення не лише великого інтересу до самої виставки, але й її актуальності та віри у світле яскраве майбутнє авіації.

Отже, проведенням авіаційної виставки Повітроплавний відділ виконав свою першу, так би мовити, ідейну частину своєї програми. Настав час для здійснення головної задачі відділу – створення школи авіації. Перші кроки, як бачимо, зроблені, й перші кошти, хоча й незначні (728 крб. 50 коп.) – зароблені.

Підводячи підсумки, Голова Розпорядчого комітету В.С. Мороховець відмітив успішні моменти виставки, а також подякував усім своїм однодумцям, які віддано та напружено працювали протягом усього періоду роботи авіаційної виставки, окрема щира вдячність висловлена Раді з'їзду гірничопромисловців півдня Росії за надання зали для виставки безкоштовно. Виставку було закрито 14 вересня в 10 годин вечора.

Але з завершенням роботи виставки не припинилась робота Повітроплав-

ного відділу ХВ ІРТТ. За великі заслуги щодо популяризації повітроплавних знань та визначні роботи в справі авіації по завершенні роботи Першої авіаційної виставки 24 вересня 1911 р. в засіданні Повітроплавного відділу ХВ ІРТТ було прийняте рішення про присудження І.І. Сікорському медалі Технічного товариства. Комісія дійшла висновку, що літальний апарат І.І. Сікорського, який був експонований на виставці, на сучасному етапі його стану являє собою результат численних дослідів та апробацій і, як наслідок, має цілу низку оригінальних конструктивних особливостей, а найголовніше – ідею найбільш можливого забезпечення життєдіяльності пілота. Рада ХВ ІРТТ в своєму засіданні 28.09.1911 р. затвердила рішення Повітроплавного відділу про представлення І.І. Сікорського до нагороди технічного товариства, після чого було підготовлено відповідне клопотання в Імператорське Російське технічне товариство (РТТ). 14 січня 1912 р. секретар РТТ М.М. Георгієвський повідомив Харківське відділення: «Имею честь довести до сведения Отделения, что Совет ИРТО в заседании 9.01.1912 г. присудил, согласно представлению ХО ИРТО, Игорю Ивановичу Сикорскому почетную медаль Императорского Русского технического общества за его труды в области конструирования летательных аппаратов.

Диплом на медаль и медаль будут высланы в Харьковское отделение по их изготовлении» [4, с.10].

Про вручення медалі члену Повітроплавного відділу Харківського відділення ІРТТ знаходимо повідомлення 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. Эта передача была тем более уместна, так как на этом собрании был сделан председателем Воздухоплавательного отдела общества В.Ф. Найденовым доклад о современном направлении в аэропланостроении, в котором были отмечены и заслуги И.И. Сикорского по конструированию его аэроплана» [2].

Отже, проведене дослідження дає підстави зробити наступні висновки:

– Перша авіаційна виставка, організована силами Повітроплавного відділу ХВ ІРГТ відбулась і мала широкий успіх серед різних верств населення;

– до проведення виставки були залучені найбільш відомі фахівці тогочасної авіаційної справи Півдня Росії – конструктори літальних апаратів, спеціалісти з Севастопольської авіаційної школи;

– на стендах виставки були представлені не тільки діючі літальні апа-

рати, зокрема біплани І.І. Сікорського та А.К. Лельє (до речі, дійсних членів Повітроплавного відділу), але й всі конструктивні елементи, що складають інфраструктуру авіаційної галузі;

– поставлена мета – популяризація авіаційних знань – реалізована, про що свідчить значна кількість відвідувачів (близько 9 000 осіб);

– в період проведення самої виставки розпочалась підготовча й організаційна робота по відкриттю авіаційної школи в м. Харкові;

– з'ясовано нові факти з життя й діяльності видатного авіаконструктора І.І. Сікорського;

А Перша авіаційна виставка в Харкові може вважатися першою авіаційною виставкою взагалі на теренах України, хоча це твердження ще потребує додаткового дослідження.

ЛІТЕРАТУРА

1. Авиационная выставка в Харькове // Тяжелее воздуха. – 1911. – №1. – С. 5-9.
2. Вручение почетной медали Технического общества И.И. Сикорскому // Тяжелее воздуха. – 1912. – №2. – С. 10.
3. Итоги авиационной выставки // Тяжелее воздуха. – 1911. – №3. – С. 6-9.
4. Отчет о деятельности Харьковского отделения Русского технического общества за 1912 г. – Харьков, 1913. – 35 с.
5. Чествование И.И. Сикорского // Тяжелее воздуха. – 1911. – №2. – С. 4-7.

Кушлакова Н.Н. Воздухоплавательный отдел Харьковского отделения императорского Русского технического общества: организация и проведение первой авиационной выставки в Украине. Исследована деятельность Воздухоплавательного отдела Харьковского отделения Императорского Русского технического общества (ХО ИРТО) по организации Первой авиационной выставки в г. Харькове. Найдены новые факты из жизни и деятельности выдающегося авиаконструктора И.И. Сикорского. Выявлено значение проведенной выставки в деле распространения и популяризации авиационных знаний среди разных слоев населения Юга России.

Kushlakova N.N. Aeronautic branch of Kharkov Department of the Imperial Russian Technical Society: organization and holding of the First aviation exhibition in Ukraine. *The activity of the Aeronautic branch of Kharkov Department of the Imperial Russian Technical Society (KD IRTS) in the organization and holding of the First aviation exhibition in Kharkov is investigated. The new facts from life and activity of outstanding aircraft designer I.I.Sikorskogo are found. The value of the lead exhibition in the distribution and popularization of aviation knowledge among different layers of the population of the South of Russia is found out.*

УДК

УКРІПЛЕННЯ ФОРТЕЦЬ ПІВНІЧНОГО ЗАХОДУ СЛОБОЖАНЩИНИ XVII СТ.

Осадчий Є.М.

(Центр пам'ятокознавства НАН України та УТОПІК)

В статті розглядаються питання формування й еволюції укріплення фортець південно-східної Слобожанщини другої половини XVII ст. В цей час відбувається процес активного освоєння російської території козаками-вихідцями з Гетьманщини. За 50 років після заснування слобожанські фортеці перетворилися з невеликих прикордонних фортів на складні фортифікаційні споруди.

Укріплення фортець північно-західної Слобожанщини відноситься до поки що малодосліджених, але важливих для вивчення історії регіону питань. Фортеці Слобожанщини були об'єктом вивчення істориків, які розглядали їх як складову колонізаційного процесу і освоєння краю. В.В. Вечерським в контексті вивчення історії містобудування було проаналізовано динаміку розвитку та еволюцію міст Слобожанщини [1].

Археологічне вивчення укріплень козацьких фортець здійснюється автором у тісному співробітництві з колективом історико-культурного заповідника „Більськ”. Результатом співпраці став вихід кількох статей, присвячених даній



проблематиці, та колективна монографія, в якій міститься каталог відомих та обстежених на той час фортець північного сходу Дніпровського Лівобережжя [2].

Переважна більшість фортець північного сходу Слобожанщини та північно-східної Гетьманщини були збудовані протягом XVII ст. Всі без винятку фортеці відносяться до деревоземляних.

Найбільш простими укріпленнями були городища-схованки. Вони використовувалися для тимчасового перебування цивільного населення або невеликих прикордонних загонів і не мали значних дерев'яних укріплень. Часто для прикордонного загону було достат-

До статті Кушлакової Н.М.
«Повітроплавний відділ Харківського відділення Імператорського
Російського Технічного Товариства: організація та проведення першої
авіаційної виставки в Україні»



Члени Розпорядчого комітету виставки (в центрі голова комітету В.Є. Мороховець)



Молебство перед відкриттям виставки



Плакат (афіша) Першої авіаційної виставки



Під'їзд виставки (вул. Сумська, 18). Від'їзд губернатора М.К. Катеринича



Біплан І.І. Сікорського

Біплан «Ласточка» інженера А.К. Лельє



І.І. Сікорський (посередині) на Першій авіаційній виставці

