

УДК 94(477) «1911»:623.746.1

Єсюнін С. М.

кандидат історичних наук,
учений секретар

Хмельницького обласного краєзнавчого музею

1911 РІК. ПЕРШІ ЛІТАКИ НАД ПОДІЛЛЯМ: ПРОСКУРІВ, ВІННИЦЯ, КАМ'ЯНЕЦЬ- ПОДІЛЬСЬКИЙ

Зроблена розвідка щодо перших польотів літаків на Поділлі у 1911 р., встановлено дату та обставини перших польотів над Проскуровом, Вінницею, Кам'янець-Подільським, висвітлені біографічні дані перших пілотів Емануеля Малинського та Сергія Уточкіна.

Ключові слова: авіація, літак, аероплан, пілот, Поділля, Проскурів, Вінниця, Кам'янець-Подільський, Е. Малинський, С. Уточкин.

Перший в історії самостійний пілотований політ апарата важче повітря відбувся 17 грудня 1903 р. в США – винайшли, збудували і випробували аероплан брати Райт. Наприкінці 1906 р. піднявся у повітря перший європейський аероплан конструкції Сантос-Дюмона. Світовий центр розвитку авіації поступово перемістився до Франції, де виник потужний аероклуб, відкрились перші школи пілотів, з'явилися серійні виробники аеропланів.

У технічно відсталій Російській імперії тривалий час не цікавились розвитком авіації. Лише після перельоту Луї Блеріо через Ламанш та успіху Реймського тижня 1909 р. у Франції, коли за першість боролися 37 аеропланів і сотні тисяч людей спостерігали за цим змаганням, царські можновладці, нарешті, вирішили потішити і себе авіаційним шоу. Для публічних польотів запросили відомого французького авіатора Жоржа Леганье.

Перед відвідинами Москви і Санкт-Петербурга французький пілот завітав до Варшави, де 2, 3 і 5 вересня 1909 р. здійснив демонстраційні польоти. Фактично, це були перші польоти літака не тільки на території Царства Польського, а й Російської імперії, у складі якої на той час перебувала значна частина польських земель. Натомість, польоти у Москві (15 вересня) і Санкт-

Петербурзі (10 жовтня) завершилися невдачею – з технічних причин Леганьє так і не зміг підняти аероплан у повітря... На початку листопада 1909 р. до Санкт-Петербургу запросили іншого француза – Гюйо. Проте, морозна погода не дала можливості здійснити польоти.

Поки в російських столицях безуспішно намагались побачити перший політ літака, запрошуючи іноземних пілотів, в українській Одесі місцевий аероклуб пішов іншим шляхом. Голова аероклубу промисловець Артур Анатра домовився про фінансову підтримку банкіра Івана Ксідіаса щодо навчання власного пілота і придбання літака. Задумка увінчалась успіхом – 8 березня 1910 р. на Одеському іподромі тисячі глядачів спостерігали за першими публічними польотами біплана «Farman IV»¹, яким керував одесит, залізничний технік Михайло Єфімов – перший пілот на теренах Російської імперії. За тиждень (15 березня) вдалі польоти здійснив інший одесит – відомий спортсмен та автомобіліст Сергій Уточкін. Саме він у квітні 1910 р. вирушив Російською імперією у турне з демонстраційними польотами: 21 квітня у Києві, 2 травня – у Москві, 25 травня – у Харкові... Протягом літа-осені 1910 р. пілот відвідав ще з десятків великих міст – Варшаву, Лодзь, Катеринослав, Ростов-на-Дону, Нижній Новгород, Тифліс, Баку та ін. [12]. Наступного 1911 р. С. Уточкін продовжив турне з авіаційною шоу-програмою містами імперії, серед яких вперше прибув у міста Подільської губернії – Вінницю (17 вересня) та Кам'янець-Подільський (25 вересня) [7, с. 3; 10, с. 3].

Але, виявляється, що першими містами Поділля, мешканці яких побачили літак у небі стали не Вінниця та Кам'янець, а Проскурів (нині – м. Хмельницький). Відбулась ця подія 15 вересня 1911 р. (на два дні раніше Вінниці), коли над містом здійснив успішні польоти аероплан «Farman IV» під керуванням Емануеля Малинського [8, с. 3] (див. Іл. 1-2).

Марек Емануель Віт Малинський народився 26 березня 1875 р. у маєтку Журне Рівненського повіту на Волині (нині –

¹ Farman IV – один із наймасовіших літаків розробки Анрі Фармана (Франція). Перший політ – 1909 р., експлуатувався до 1916 р. Тип – двомісний одномоторний біплан, маса – 400 кг, розмах крила – 10,5 м. довжина – 12,3 м, максимальна швидкість – 65 км/год.

с. Зірне Рівненської обл.) в родині дубенського маршалка Михайла Малинського та баронеси Анни Врангель. Емануель отримав гарну освіту – спочатку в католицькій школі в Санкт-Петербурзі, згодом в університеті в Лондоні. З молодю він займався кінним спортом, тенісом, фехтуванням, чудово стріляв, ставши неодноразовим чемпіоном Франції зі стрільби з пістолета. На світогляд Емануеля великий вплив мав дядько граф Ян Малинський, відомий у Франції літератор, який дружив з королівською родиною. Після його смерті в 1903 р. племінник як єдиний спадкоємець отримав статус графа та спадок у 2,5 млн. рублів з колекцією мистецьких творів та книг. Спадок дядька-мільйонера відкрив нові перспективи перед Емануелем Малинським. З 1904 р. граф став одним з ініціаторів створення об'єднаних французьких шкіл фехтування, організував низку престижних турнірів з фехтування та стрільби [15].

Згодом Е. Малинський захопився авіацією. У жовтні 1909 р. у літаку конструкції братів Райт під керуванням графа де Ламберта він здійснив свій перший політ в якості пасажирів. Наприкінці цього ж року почав навчання у льотній школі Farmana у Франції. Емануель успішно закінчив школу, здав іспити та 29 серпня 1910 р. отримав диплом пілота № 209 та сертифікат Аероклуба Франції на право керування літаком, ставши тим самим одним з перших польських пілотів та 14-м дипломованим пілотом Російської імперії. У 1910 р. граф здійснив декілька польотів у Франції, зокрема переліт Етамп – Орлеан – Шартр – Етамп. 4 лютого 1911 р. граф Е. Малинський став членом Аероклубу Франції [1, с. 35].

Навесні 1911 р. граф придбав літак «Farman IV», перевіз його у Журне, де обладнав злітну смугу і збудував ангар. З собою Е. Малинський привіз трьох французьких техніків для обслуговування машин. З 13 липня 1911 р. граф розпочав щоденні польоти [3, с. 35]. На той час літаки були недосконалі, важкі та небезпечні у керуванні. Якщо пілоту вдавалось протриматись у повітрі декілька хвилин і вдало сісти – це вже було успіхом. Натомість, Е. Малинський став першокласним авіатором. Крім польотів у своєму маєтку, він навідувався у гості до помічників-сусідів, а також влаштовувати демонстраційні польоти на замовлення. Так, 29 липня 1911 р. на запрошення міської влади

Рівного здійснив декілька польотів над цим повітовим містом Волинської губернії. Правда, один з них закінчився аварією [14].

Наприкінці серпня 1911 р. граф почав готуватись до багатоденного перельоту Волиню і Поділлям (Журне – Славути – Шепетівка – Антоніни – Проскурів – Волочиськ), який успішно здійснив у вересні. За публікаціями у газетах і журналах можна з певною достовірністю відтворити хронологію цього перельоту, який, за свідченнями преси того часу, став справжньою «сенсацією» [8, с. 3; 16, с. 28–29].

Отже, 9 вересня 1911 р. Емануель Малинський розпочав свій авіаційний марафон, подолавши літаком «Farman IV» відстань від Журне до іншого власного маєтку Невіркова (нині – село Рівненської обл.). Звідти пілот дістався села Забара, що поблизу Корця, – власності Потоцьких, з якими Е. Малинський заздалегідь домовився про сприяння перельоту.

Наступного дня, 10 вересня, граф Е. Малинський вилетів до Славути, де після короткого відпочинку і зустрічі з князем Романом Сангушком, рушив далі до Шепетівки. Ця частина його подорожі була доволі небезпечною, адже пілоту довелося долати майже 30 миль над суцільним лісовим масивом. Як би, наприклад, виникла потреба термінової посадки, то через дерева цього не було можливості зробити. До того ж під самою Шепетівкою виникли проблеми з мотором. Але Емануель Малинський успішно завершив переліт. У Шепетівці авіатору довелося затриматись на два дні – перечекаати вітряну з дощем погоду.

Лише під вечір 13 вересня він зумів продовжити подорож – здійняв у повітря свій «Farman IV» та за 39 хвилин подолав 55 верст від Шепетівки до Антонін. Там його очікувала чимала публіка на чолі з графом Юзефом Потоцьким, який був палким прихильником науково-технічного прогресу, і, зокрема, авіації. У червні 1911 р. він відвідав «Варшавський авіатиждень», де в один із днів у якості пасажера здійснив політ у літаку відомого пілота Сергія Уточкіна. Тому не дивно, що після прибуття до Антонін Е. Малинського Юзеф влаштував тому гарний прийом та вмовив наступного дня здійснити демонстраційні польоти. Сам Ю. Потоцький декілька разів підіймався у повітря у якості пасажера.

На світанку 15 вересня 1911 р. аероплан Емануеля Малинського рушив у напрямку Проскурова. Того дня від самого ранку на іподромі зібрались тисячі містян та представники міської влади в очікуванні дива – появи першого в історії міста літака. О 7-й ранку на обрії з'явився силует літака та почувся гуркіт мотору. Граф Е. Малинський вміло скерував свій «Farman IV» на посадку, де його зустріли гучними оваціями. Після короткого відпочинку він здійснив декілька польотів та надав можливість всім охочим подивитись літак зблизька. До самого вечора проскурівчани не залишали іподром. Наступного дня, 16 вересня, Е. Малинський влаштував авіашоу – демонстраційні польоти та пілотаж із складними елементами. О 17.00 граф підняв свій «Farman IV» у повітря, востаннє пролетів над Проскуровом і рушив на захід – уздовж залізниці до Волочиська [8, с. 3].

16 вересня понад 300-кілометровий восьмиденний переліт був успішно завершений. Е. Малинський увечері доставля маєтку свого двоюрідного діда у містечку Ожигівці, що поблизу Волочиська. Там граф відпочив, розібрав літак, на залізничній станції Волочиськ завантажив його у вагон та відправив до фінського міста Або (Турку). У Емануеля виникла амбітна ідея – здійснити переліт через Ботнічну затоку з фінського берега вздовж гряди островів до шведського Стокгольма. Він подав проект в аероклуби Російської імперії та Швеції, узгодив його зі шведською владою. Цей переліт планувався на кінець жовтня 1911 р. і мав би стати рекордним на той час – понад 200 верст над морем. Проте негода не дала можливість здійснити цей задум – переліт було відкладено на весну 1912 р., а згодом скасовано з фінансових проблем...[4, с. 33; 5, с. 31]

Надалі волинський граф продовжував активно займатись пілотуванням і не тільки. Під час Першої світової війни Е. Малинський, який вважався одним з кращих спеціалістів світової авіації, береться за розробку нових конструкцій літаків для військової авіації. У 1917 р. навіть взяв участь в декількох повітряних боях. Після війни, у 20-ті роки ХХ ст., граф мав кілька літаків, створив приватну авіакомпанію, літав між Парижем і Лозанною. Помер Е. Малинський у швейцарській Лозанні 17 травня 1938 р.

Таким чином, перші польоти літака на Поділлям відбулись 15 вересня 1911 р. – граф Емануель Малинський на літаку «Farman IV» увійшов у повітряний простір Проскурівського повіту Подільської губернії з півночі (з території Старокостянтинівського повіту Волинської губернії) та приземлився на іподромі міста Проскурів. Того дня Е. Малинський здійснив демонстраційні польоти над містом, наступного дня – польоти з елементами вищого пілотажу. Ввечері 16 вересня 1911 р. вилетів з Проскурова у західному напрямку – на містечко Волочицьк Старокостянтинівського повіту Волинської губернії.

Тим часом, у середині вересня 1911 р. розпочалось турне Подільською губернією відомого одеського авіатора Сергія Уточкіна (див. Іл. 3). Як зазначалось вище, пілот протягом 1910–1911 рр. влаштовував у містах імперії авіаційні шоу, завдяки яким мешканці тих міст як правило вперше бачили польоти літака. Турне Поділлям С. Уточкін розпочав після двомісячного відновлення від важких травм, які були отримані у аварії (падіння літака) 11 липня 1911 р. під час перельоту Санкт-Петербург – Москва.

17 вересня 1911 р. С. Уточкін на збудованому у власній майстерні біплані конструкції «Farman» здійснив польоти у Вінниці. Як зазначала преса: *«...До місця польоту зібралась декілька тисяч народу. Уточкін здійснив два польоти. В перший раз він протримався у повітрі на висоті ста метрів три хвилини, а другий раз – вісім хвилин. Політ з пасажирами Уточкіну був неможливий, адже у день польотів йшов дощ, завдяки чому апарат збільшився у вазі на 4 пуда. Уточкін був нагороджений гучними аплодисментами. Від нас Уточкін виїжджає в Кам'янець, де здійснить польоти 25 та 26 вересня»* [7, с. 3]

Від середини вересня 1911 р. губернське місто Кам'янець-Подільський жило в очікуванні небувалого авіашоу. Були розклеєні афіши, місцева преса публікувала оголошення та статті з авіаційної тематики. Зокрема, газета «Подільнин» у чотирьох числах поспіль (з 22 до 25 вересня), на першій сторінці вміщувала оголошення про польоти Сергія Уточкіна на іподромі скакового товариства. З оголошень ми дізнаємось, що з усіх питань щодо польотів, у т.ч. запису пасажирів (ціна – 100 рублів!), щодня від дванадцятої до першої години пополудні в готелі «Бель-в'ю» приймав С. Варшавський – довірена особа авіатора

С. Уточкіна. Білети продавались у кондитерській «Петербурзька», у редакції газети «Подольские известия» та в аптекарському магазині А. Шраги, а в день польотів у касі іподрому з 14.00. Місце у ложі коштувало 8 руб. 40 коп., у 1-му ряду – 2 руб. 10 коп., 2-му ряду – 1 руб., стоячі місця – 50 коп. Для учнів вартість білету – 50 коп. У програмі авіашоу були зазначені: політ та спуск аероплану на визначене пілотом місце, виконання у повітрі фігур пілотажу, спуск літака з великої висоти з вимкнутим двигуном, метання з аероплану листів у визначені місця, польоти з пасажирами [7-9, с. 1].

В перший день польотів газета «Подольнин» вийшла з матеріалом, у якому підкреслювалось: *«...Кам'янець вперше сьогодні побачить той «повітряний корабель», про який поки ми лише читали або роздивлялись у кінематографах... Програма польотів дуже цікава, особливо плануючий спуск з висоти без роботи двигуна, який потребує від авіатора величезного холонокров'я та великого досвіду. До польоту г. Уточкін покаже учням місцевих навчальних закладів свій апарат та пояснить його роботу...»* [9, с. 3].

С. Уточкін прибув до Кам'янця-Подільського за день до польотів (24 вересня) та поселився в готелі «Бель-в'ю» (вул. Троїцька, 2). У неділю 25 вересня 1911 р. о 15.00 на іподром Кам'янецького скакового товариства у супроводі освітнього керівництва міста прибули учні місцевих навчальних закладів, яким дозволили оглянути аероплан зблизька. О 16.00 розпочалось авіашоу. Іподром був вщент заповнений багаточисельною публікою. С. Уточкін піднімався літаком на висоту да ста метрів, здійснив п'ять польотів, чотири з яких з пасажирами. Першим у крісло поруч з пілотом сів член кам'янецької повітової управи у справах земського господарства Б. Без-Корнилович². Другим був прокурівський домовласник і аптекар С. Деревоед³. Прізвище третього пасажирів не оголошували, а от четвертим стала жінка –

2 Без-Корнилович Борис Дмитрович, корнет запасу, дворянин, власник маєтку с. Баговиця, член Кам'янецької повітової управи у справах земства, член технічної комісії Кам'янецького скакового товариства заохочення конезаводства.

3 Деревоед Стефан Людвігович, дворянин, домовласник, власник найкращої у Проскурові аптеки (спадок батька Людвіга Деревоеда)

«таємнича» пані Адлер. 26 вересня 1911 р. на авіашоу зібралось менше глядачів, адже йшов дощ. С. Уточкін здійснив три польоти. Ще відомо, що касовий збір за два дні польотів склав близько трьох тисяч рублів [10, с. 3]. Після Кам'янця-Подільського авіатор мав у планах здійснити політ у повітовому місті Хотин Бессарабської губернії [9, с. 3].

Цікавий факт – польоти С. Уточкіна з пасажирями у Кам'янці-Подільському 25–26 вересня 1911 р. зафільтував на кінострічку місцевий фотограф Сруль Гіллер. Відзняту плівку він відправив для обробки і монтажу до відомої кінокомпанії братів Пате (Франція), а вже з 28 листопада 1911 р. цю документальну стрічку могли побачити кам'янчани в місцевому кінотеатрі «Ілюзіон» Ш. Зінковського (див. Іл. 5). Кінохроніка мала назву «Політ Уточкіна з пасажирями в Кам'янці-Подільському». З 20 листопада газета «Подільський» давала анонси стосовно кінострічки, а вже 28 листопада 1911 р. відбулась прем'єра [11, с. 1]. На жаль, подальша доля цієї документальної кінострічки невідома, вона вважається втраченою.

Ще один цікавий факт. Перші літаки на теренах Російської імперії, серед яких найнадійнішими були французькі моноплани фірми «Блеріо» (Blériot) та біплани фірми «Фарман» (Farman), коштували не дешево – від 20 до 28 тис. франків (це 7,5 – 11 тис. рублів). Набагато дешевше було виготовити аероплан власними силами, придбавши лише двигун та певні комплектуючі. У 1910–1911 рр. деякі аероклуби, гуртки та товариства повітроплавання, окремі підприємці і авіатори зробили ряд спроб побудови власних літаків. Були серед них і вдалі, зокрема: інженера, професора Київської політехнічного інституту, князя Олександра Кудашева, студента тієї ж київської політехніки Ігоря Сікорського, волинського землевласника Федора Терещенка та ін. Була спроба збудувати літак і на території Подільської губернії. Про це 3 червня 1911 р. повідомила кам'янецька газета «Подільський» [6, с. 3], а також у дещо скороченому варіанті цю саму інформацію поширив петербурзький науково-популярний журнал «Вестник воздухоплавания» [2, с. 37]:

«У с. Ластівці Кам'янецького повіту селянин В. Гуменюк, за професією столяр, вирішив збудувати літальний апарат. До ро-

боти Гуменюк приступив у квітні місяці та на даний час апарат вже майже готовий, але винахіднику не вистачає грошей для покриття апарата полотном.

Апарат увесь збудований з дерева, розмір має декілька сажнів. Гуменюк по закінченні побудови апарату планує здійснити перший політ в Кам'янець.

Винахідник на дану мить потребує коштів, адже він незможний селянин; думаємо що знайдуться добрі люди, які відгукнуться йому на допомогу і дадуть можливість і подолянину зробити певний внесок у нову справу авіації» [6, с. 3].

На жаль поки не вдалось з'ясувати подальшу долю у справі побудови літака селянином В. Гуменюком у с. Ластівці – добудував він його чи ні, спробував підніматись у повітря чи ні? – питання відкриті. Але, сам факт такої спроби свідчить про надзвичайну популярність та захопленість авіацією на початках її появи серед мешканців Поділля.

Отже, 1911 р. став знаковим в історії авіації на теренах Поділля. Вперше подоляни побачили літак 15 вересня 1911 р. в небі над Проскуровом (нині – м. Хмельницький) – біплан «Farman IV», який пілотував граф Емануель Малинський. 17 вересня 1911 р. у Вінниці відбулись демонстраційні польоти одеського авіатора Сергія Уточкіна на біплані конструкції «Farman» власної побудови. 25 та 26 вересня 1911 р. той самий С. Уточкін влаштував авіаційне шоу в небі губерньського міста Кам'янець-Подільський.



Іл. 1. Граф Емануель Малинський на турнірі з фехтування, фото 1907 р. [13, р. 366]



Іл. 2. Аероплан «Farman IV» Е. Малинського під час перельоту Волиню та Поділлям, фото 1911 р. [16, s. 28]



Іл. 3. Авіатор Уточкін. Поштова картка 1911 р.

На ипподромѣ каменецкаго скакового общества
въ воскресенье 25 сентября 1911 года въ 4 часа дня
ТОЛЬКО ОДИНЪ ПОЛЕТЪ
С. УТОЧКИНА на параванѣ конструкции
«Фаринга», построеннаго
въ Россіи С. Уточкинѣмъ.
ПРОГРАММА ПОЛЕТА
1) Полетъ въ воздухѣ (взлётъ и спускъ).
2) Полетъ въ воздухѣ по изогнутой линіи.
3) Спускъ съ остановки въ болѣе высокій полетъ.
4) Полетъ въ воздухѣ съ остановкою на изогнутой линіи.
5) Полетъ въ воздухѣ.
Полеты состоятъ безостановительно
и не зависимо отъ состоянія погоды.
По всемъ деламъ, а также для выдачи билетовъ (цѣна 100 руб.) принимается свидѣтельство отъ 12 чл. присутствія въ гостиницѣ Баль-Ю.
директоръ авіатора С. Уточкинъ С. Варнакскій.

Іл. 4. Оголошення про польоти С. Уточкіна
у Кам'янці-Подільському [7-9, с. 1]

Театръ „ИЛЛЮЗИОНЪ“ Ш. Зинковскаго.
Съ понедѣльника 28 ноября 1911 года
ПОСЛѢДНІЯ НОВЫЯ
ПАТЕ-ЖУРНАЛЪ послѣдній оче-
редной номеръ.
ЗАЧѢМЪ ТАКЪ ЛЮБИЛА! (сильная драма). Въ 2-хъ
частяхъ (1000 метръ въ). Главную роль исполняетъ
знаменитая артистка Аста Нильсенъ.
МѢСТНЫЕ СНИМКИ,
снятые фотографомъ Гиллеромъ:
ПОЛЕТЪ УТОЧКИНА съ пассажирами.
ПРАЗДНИКЪ 1-го ЛИНЕЙНАГО ГЕНЕРАЛА ВЕЛЪЯМИНОВА ПОЛКА.
Торжественный парадъ войскъ въ присутствіи высокопосла-
вленныхъ и начальствующихъ
лицъ города. Всѣ присутствующіе на полетахъ и участвующіе
на парадѣ будутъ видѣть себя и знакомыхъ на экранѣ.

Іл. 5. Анонс документальної кінострічки С. Гіллера «Політ Уточкіна
з пасажирями» у Кам'янці-Подільському [11, с. 1]

Список використаних джерел та літератури:

1. Вестник воздухоплавания. 1911. №5
2. Вестник воздухоплавания. 1911. №10
3. Вестник воздухоплавания. 1911. №12
4. Вестник воздухоплавания. 1911. №16
5. Вестник воздухоплавания. 1911. №17
6. Подолянин, 1911. 3 июня
7. Подолянин. 1911. 22 сентября
8. Подолянин. 1911. 23 сентября
9. Подолянин. 1911. 25 сентября
10. Подолянин. 1911. 28 сентября
11. Подолянин. 1911. 29 ноября
12. Сергей Уточкин. Изгой и баловень судьбы: сборник / сост. А. А. Таубеншлак, Т.В. Щурова. Одесса: Оптиум, 2005. 220 с.
13. Armes et sports : revue illustrée. №73 (6 juin 1907). P. 366.
14. Farman-III / Farman-IV, 1909 (Aviatik Farman-III). Samolot pionierski, szkolny i rozpoznawczy. W Polsce. URL: <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/982/126/>
15. Ryszard Mozgol. Emanuel Małyński (1875-1938). URL: <http://salontradycjipolskiej.pl/emmanuel-malynski-1875-1938/>
16. Z lotnictwa Polskiego. *Wiś Ilustrowana*. R.2. nr 11 (list. 1911). S. 28–29.