

Tryhub, O. 2009. *Rozkol Rosiiskoi pravoslavnoi tserkvy v Ukraini (1922–1939 rr.): mizh derzhavnym politychnym upravlinniam ta reformatsiieiu [Schism of the Russian Orthodox church in Ukraine (1922–1939): between the political governance and reformation]*. Mykolaiv: Vydavnytstvo ChDU im. Petra Mohyly.

УДК 929.629.73:378.662(477-25)

DOI: 10.20535/2307-5244.46.2018.136735

В. В. Татарчук

*Державний політехнічний музей
при Національному технічному університеті України
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»*

V. Tatarchuk

*State Polytechnic Museum at National Technical University
of Ukraine «Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute»*

АВІАКОНСТРУКТОР

ДМИТРО ПАВЛОВИЧ ГРИГОРОВИЧ (1883–1938): УТОЧНЕНІ АСПЕКТИ БІОГРАФІЇ ТА ПЕРШИХ КРОКІВ В АВІАЦІЇ (ДО 135-РІЧЧЯ ВІД ДНЯ НАРОДЖЕННЯ) *Aircraft Designer Dmytro Pavlovych Hryhorovych (1883–1938): the Aspects of His Biography and First Steps in Aviation (to the 135th Anniversary of His Birth)*

В статті на основі архівних документів і періодики висвітлено початковий період біографії авіаконструктора Дмитра Павловича Григоровича (1883–1938 рр.): його навчання в Київському політехнічному інституті, діяльність у київських громадських авіаційних організаціях — Повітроплавному гуртку КПІ та Київському товаристві повітроплавання; спроби будувати літаки власної конструкції, умови й характер роботи на авіаційних підприємствах країни до початку Першої світової війни, його видавничі й журналістська діяльність після від'їзду з України. Також уточнено деякі факти з біографії авіаконструктора (зокрема, стосовно його батьків і родини). До наукового обігу введено нові документи, раніше невідомі дослідникам.

Ключові слова: Д. П. Григорович, авіація, освіта, Київське реальне училище, Київський політехнічний інститут, Повітроплавний гурток, Київське товариство повітроплавання, аеропланний завод у с. Червоне, авіаційний журнал «Вісник повітроплавання», авіабудівний завод С. С. Щетініна.

Given the archived documents and periodic sources about the initial period of biography of aircraft designer Dmytro Pavlovych Hryhorovych (1883–1938) the author describes his studies in the Kyiv Polytechnic Institute, his activity in the Kyiv public aviation organizations — the KPI Aeronautic Group and the Kyiv Society of Aeronautics; attempts of building construction airplanes, conditions and nature of work on the aircraft factories of the Russian Empire in the period before the First World War; his publishing and journalistic activity in Saint-Petersburg. Some biographic facts are also specified (in particular, about his parents and family). The author studies new archive materials, unknown for researches before.

The article is based on the archival documents such as funds of the Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv, the State Archive of Kyiv, the State Archive of the Kyiv District, the Institute of Manuscripts of the V. Vernadsky National Library of Ukraine, and the periodic press (Kyiv newspaper “Kievlyanin” and central editions (“Herald of Aeronautics”)).

In the first part of the article the author describes the history of the Hryhorovych noble family. The author outlines circumstances and conditions of his studying in the Kyiv hub school and the Kyiv Polytechnic Institute. Dmytro Hryhorovych did not take any part in work of the student KPI Aeronautic group, but he was a member of the Kyiv Society of Aeronautics.

In the second part of the article the author describes the first steps in aircraft building: attempt to build the first aeroplane (unsuccessful) in cooperation with Kyiv merchant and philanthropist Ilnytskyi, which was demonstrated at the Kyiv Aeronautic Exhibition (January 1911), and his works at the Fedir Tereshchenko aircraft factory in Chervone (Volyn District) in 1910.

The author describes the publishing activity of Dmytro Hryhorovych in Saint-Petersburg in 1911–1912 as editor-in-chief of the aircraft magazine “Herald of Aeronautics”. Dmytro Hryhorovych wrote 14 articles devoted to the new types of aeroplanes, to review some events in aviation life in the 1910s, problems in aviation, as well as ways of their resolving.

The author hopes the article will extend the awareness of initial and important period of life and activity of Ukrainian aircraft designer Dmytro Hryhorovych and will be a stimulus for further researches.

Keywords: D. Grigorovich, aviation, education, Kyiv real school, Kyiv Polytechnic Institute, Aeronautical group, Kyiv Aeronautics Society, aircraft factory in Chervone, aircraft magazine «Herald of aeronautics» («Vestnyk vozduhoplavanija» — Rus.), aircraft-building factory by S. Shchetinin.

Актуальність проблеми. Донедавна Україна входила до десяти країн із повним циклом виробництва літаків. Підвалини авіаційної потужнос-

ті нашої держави було закладено на початку ХХ ст., коли перші ентузіасти нової галузі створювали перші літальні апарати. 6 лютого 2018 р. виповнилося 135 років від дня народження авіаконструктора Дмитра Павловича Григоровича (1883–1958 рр.), під керівництвом якого розроблено 80 конструкцій літаків, серед яких особливо виділяються гідроплани, тривалий час неперевершені. Він також створив один з найкращих у світі винищувачів свого часу і виховав цілу плеяду видатних конструкторів авіаційної техніки. Його ім'я нерозривно пов'язане з Україною: тут він народився, отримав освіту й робив перші кроки в авіації. Сюди ж він повернувся і в зрілому віці вже визнаним авіаконструктором.

Вихідним пунктом у дослідженні історії розвитку техніки є аналіз взаємодії з нею людини. Вивчення життя і творчого шляху конструкторів створює більш повне уявлення про історію розвитку науки і техніки. Попри значну кількість публікацій про видатного авіаконструктора, в його біографії є чимало невідомих сторінок, які не були представлені або через брак першоджерел, або обмежувалися простою констатацією й повторенням начебто загальновідомих фактів, які з часом перетворилися на штампи. Тому в цій статті автор спробував відтворити початковий період життя Д. П. Григоровича, спираючись суто на документальні джерела, що, сподіваємося, доповнить його біографію і обумовлює актуальність роботи. Українське суспільство не має забувати людей, які, віддаючи всі сили новій справі, закладали фундамент авіаційної справи в нашій державі.

Аспекти, в яких проблема розроблена. Одразу ж зазначимо, що повної біографії авіаконструктора не існує досі. Про нього згадували в спеціалізованих виданнях, присвячених ювілейним датам з дня його народження — з нагоди 90-річчя історик авіації В. Б. Шавров (Шавров, В. 1973, с. 15) і 100-річчя — І. А. Берлін (Берлін, И. 1984, с. 75), причому статтю другого написано вже з використанням архівних джерел, але основний акцент зроблено на побудові літаків-човнів у період Першої світової війни й роботі вже в радянський час. Період навчання в КПІ, діяльності в авіаційних організаціях України, робота у мецената Ф. Ф. Терещенка, видавнича та журналістська діяльність Григоровича згадувалися побіжно. Вважаємо, що це було обумовлено форматом видання.

В науково-популярній формі про авіаконструктора вперше розповів письменник, журналіст і сценарист М. С. Арлазоров (Арлазоров, 1975, с. 79).

Ширше про авіаконструктора розповідалось у роботах 1990-х рр., коли автори вже не були обтяжені радянською цензурою (Пономарев, 1990, с. 204; Григорьев, 1992, с. 82). Але і А. М. Пономарьов, і А. Б. Григор'єв одразу ж починали з «петербурзького» періоду життя та діяльності Д. П. Григорови-

ча, згадуючи про початок його творчого шляху ретроспективно й уривчисто. Ці роботи науково-популярні, але написані доступною для широкого загалу читачів мовою і читаються легко.

В період незалежної України вийшло кілька наукових і популярних робіт, переважно без посилань на першоджерела. Це книга А. М. Троценка (Троценка, А. 2010, с. 48–49), монографія В. С. Савіна, в якій основний акцент зроблено на авіабудівній діяльності Д. П. Григоровича в Києві, Криму в період Першої світової війни, і в радянський період — побудова в Харкові винищувача I-Z (Савин, В. 1995, с. 38). Деякі бібліографічні аспекти життя й діяльності відомого авіаконструктора висвітлено у статті М. З. Згуровського (Згуровський М. З. 2016, с. 38).

Найповніша біобібліографія авіаконструктора Д. П. Григоровича міститься у виданні «Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань, проведених в НТУУ «КПІ» в 2001–2015 рр., т. 7 (укладач — завідувач відділу довідково-бібліографічної та інформаційної роботи НТБ ім. проф. Г. І. Денисенка КПІ ім. Ігоря Сікорського К. С. Мошинська) (Григорович, Д. П. 2015, с. 312).

Окремі аспекти життя та діяльності Д. П. Григоровича — його дитинство, родинні зв'язки, період навчання в Києві, діяльність у київських авіаційних організаціях тощо (до його від'їзду в Санкт-Петербург) — висвітлено в окремій статті й автор (Татарчук, В. В. 2015, с. 222, 229). Але малий тираж видання і відсутність його електронної копії у мережі Інтернет залишили роботу майже невідомою дослідникам. До того ж її формат не передбачав посилань на першоджерела й літературу, тому це звело її в кращому разі до рівня науково-популярної. До того ж з моменту публікації минуло майже три роки, і за цей час автору стали доступними статті Д. П. Григоровича періоду 1911–1912 рр., які до того ніде не друкувалися, і які проаналізовано в цій статті.

Таким чином, можна констатувати, що на сьогодні життєвий і творчий шлях нашого співвітчизника авіаконструктора Д. П. Григоровича розглянутий далеко не повністю й містить ще багато «білих плям». А наявні роботи все-таки уривчасті та вибіркові.

Мета дослідження: висвітлити нові факти з життя та діяльності авіаконструктора Д. П. Григоровича, зокрема біографічні (стосовно його батьків і родини). Мета дослідження реалізується через низку завдань: дослідити умови й характер навчання в Київському реальному училищі та в Київському політехнічному інституті, а також діяльність Д. П. Григоровича у київських громадських авіаційних організаціях — Повітроплавному гуртку КПІ і Київському товаристві повітроплавання; охарактеризува-

ти перші його спроби будувати літаки власної конструкції; проаналізувати умови й характер роботи на авіаційних підприємствах країни до початку Першої світової війни, охарактеризувати його видавничу і журналістську діяльність.

Джерельною базою дослідження є документи двох типів: 1) архівні: фонди Центрального державного історичного архіву України (м. Київ), Державного архіву м. Києва, Державного архіву Київської обл., Інституту рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського; 2) періодика: місцеві газети й журнали (газета «Киянин») і центральні видання (науково-популярний журнал «Вісник повітроплавання»).

Результати дослідження. Дворянські роди Григоровичів (польськ. Gregorowicz, Grygorowicz) були польського походження. Представники роду Григоровичів мали підданство таких держав: Річ Посполита, Гетьманщина, Царство Польське, Російська імперія. Крім трьох давніх затверджених «польських» родів Григоровичів (гербів Гриф, Лис і Любич), записаних по Віленській, Волинській і Мінській губ. Російської імперії, було ще кілька російських дворянських родів Григоровичів, але всі — більш пізні, не раніше, ніж XVII ст. (Брокгауз & Ефрон 1893, с. 717).

Але в другій половині XIX ст. ніхто з Григоровичів не обіймав високих посад у чиновницькій ієрархії Російської імперії. За деякими даними, письменник і мистецтвознавець Дмитро Васильович Григорович (1822–1900 рр.) був двоюрідним братом дідуся майбутнього авіаконструктора, тобто троюрідним дідом; основною тематикою його творів був побут «сірого простого народу», це було настільки незвичним для тих часів, що слов'янофіли угледіли в його творах приниження народу (Брокгауз & Ефрон 1893, с. 718–720). Але спорідненість цих двох осіб потребує глибошого й докладнішого дослідження, що виходить за межі нашої роботи.

Про предків майбутнього авіаконструктора можна впевнено стверджувати таке. Маги, Ядвіга Костянтинівна Марушевська, була донькою колезького радника і мала римсько-католицьке віросповідання, яке так ніколи й не змінила (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 113 зв.).

Дідусь майбутнього авіаконструктора з боку батька, Семен, був дворянином і мав чин надвірного радника. Батько Дмитра, Павло Семенович (1850–1908(?) рр.), виховувався в землемірно-таксаторських класах* при Могильовській губернській гімназії, з 1869 р. зарахований на посаду приватного землеміра-таксатора — влашовував і оцінював лісові насадження під ви-

* Такація (від. латин. taxatio — «оцінка, визначення вартості») — галузь лісогосподарських знань, що займається способами визначення обсягу вирубаних і новонасаджених дерев; таксатор — оцінник, переважно лісу, за вартістю дерев.

рубку. У вересні 1876 р. переведений до Київського окружного інтендантського управління (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 110–110 зв.). Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. перебував у відрядженні на Балканському театрі бойових дій. У серпні 1879 р. нагороджений Орденом Святого Станіслава 3-го ступеню — за вислугу років і успіхи по службі. В лютому 1880 р. призначений на посаду завідувача Київського № 2 продовольчого II класу магазину Київської військової округи, яку обіймав на момент народження Дмитра. Тоді ж отримав чин титулярного радника. 20 квітня 1880 р. в родині Григоровичів народилася перша дитина — донька Марія (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 110 зв., 114).

24 січня 1883 року* — напередодні народження сина Дмитра (!) — Павла Семеновича звели в чин колезького асесора, який давав право на спадкове дворянство, таким чином, цей шлях було подолано за три роки, що не було б можливим, якби він не був дворянином, адже дворянство застерігалось від «проникнення» до своїх лав «сторонніх» (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 113).

Дмитро Павлович Григорович народився 25 січня 1883 р. в Києві. 26 лютого 1883 р. його охрестили в церкві Іоанна Златоуста — першій у Російській імперії церкві, збудованій із заліза (храм зведено 1871 р. на Єврейському базарі — Євбазі, зруйновано 1934 р. — *В. Т.*). Таїнство хрещення здійснював священник Микола Успенський. Восприємниками були дворяни: брат і сестра Іван Ніколович (1854–1903 рр.) та Марія Ніколовна Терещенки (1859–? рр.) — діти підприємця і благодійника Ніколи Артемовича Терещенка (1819–1903 рр.), продовжувачі козацько-міщанського роду Терещенків — меценатів і благодійників (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 106). Така спорідненість дуже допомогла Дмитрові Павловичу, коли він почав працювати в аеропланних майстернях Федора Федоровича Терещенка (1888–1950 рр.) в Червоному.

Окрім старшої сестри Марії, у Дмитра були ще брати Михайло (народився 10 травня 1886 р.) та Микола (народився 22 травня 1892 р.) і сестра Євгенія (народилася 11 лютого 1885 р.) (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 113 зв. — 114).

У січні 1886 р. П. С. Григорович вийшов у запас, а в листопаді 1887 р. — у відставку (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 113).

Родина Григоровичів часто переїжджала. Спочатку Павло Семенович працював у Тулі, а 1890 р., через захворювання на туберкульоз старшої доньки Марії, переїхав до Криму. В березні 1896 р. Павло Семенович змушений

* Всі дати наведено за юліанським стилем.

був повернутися на інтендантську службу, і рівно за рік його знову призначили завідувачем Київського № 2 продовольчого II класу магазину. В лютому 1899 р. він отримав наступний у Табелі про ранги VII чин — надвірного радника (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 113).

Навчання в Київському реальному училищі.

Весь час єдиним джерелом статків для великої родини Григоровичів була заробітна платня батька, яка становила 1100 руб. на рік. Однак усі діти отримали вищу освіту, крім одного з братів — Михайла, якого 1914 р. призвали до лав армії, через що він не зміг закінчити юридичний факультет Київського університету.

Дмитро ж з дитинства вирізнявся великою наполегливістю, багато читав і швидко все засвоював, багато майстрував, зробив чимало столярних виробів. Тому батьки вирішили віддати його до Київського реального училища з поглибленим вивченням точних наук.

В серпні 1896 р. Д. П. Григорович вступив до Київського реального училища, де навчався до червня 1901 р. (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 103 зв.).

Велика увага в училищі приділялася фізичному й духовному розвитку, а також зовнішньому вигляду реалістів. Щоранку інспектор перевіряв санітарний стан реаліста — наявність білосніжного комірця, носовичка, бездоганної чистоти рук. Учня реального училища заборонялося в недозволений для них час — після восьмої години вечора — перебувати на вулиці, в громадських місцях, навіть у супроводі дорослих. На випускних іспитах кожен реаліст за окремим столом готувався до відповіді під наглядом асистента. Списати, отримати підказку було неможливо.

Майбутній авіаконструктор на випускних іспитах отримав дуже посередній результат: з 14 предметів не було жодної оцінки «відмінно», лише 3 оцінки «добре» (закон Божий, російська та німецька мови), і аж 11 — «посередньо» (французька мова, арифметика, алгебра, геометрія, тригонометрія, історія, географія, природнича історія, фізика, малювання, креслення) (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 103). За таких результатів, Д. П. Григорович, тим не менш, залишився в Київському реальному училищі ще на один рік.

З серпня 1901 р. по червень 1902 р. він навчався в додатковому класі училища, показавши при цьому трохи кращі, але все одно посередні результати, причому з ухилом у технічні та природничі науки. З 13 предметів Д. П. Григорович отримав лише одну оцінку «відмінно» — з арифметики; оцінку «добре» з п'яти предметів — Закону Божого, малювання, проєкційного креслення, алгебри, геометрії; всі інші — загалом 6 — «посередньо»: російська та німецька мови, математична й фізична географія, історія, тригонометрія, фі-

зика, природнича історія (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 104).

Такі оцінки давали змогу спробувати скласти іспити для вступу до вищих спеціальних училищ. Проте Д. П. Григорович обрав інший шлях. 6 червня 1902 р. він подав заяву на ім'я директора Київського політехнічного інституту Імператора Олександра II з проханням допустити його до вступних іспитів на механічне або інженерне відділення інституту (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 96). Склавши іспити вдало, в серпні 1902 р. Д. П. Григорович став студентом-політехніком (Общий список... 1906, с. 50; Общий список... 1907, с. 55–56; Общий список... 1908, с. 50).

Навчання в Київському політехнічному інституті.

Заснований 1898 р. Політехнічний інститут Імператора Олександра II в Києві, випускники якого одержували звання інженера-технолога, інженера-будівельника й агронома, мали право керувати фабриками та заводами, складати проекти, керувати будівництвом, займати державні посади і бути штатними викладачами, на момент початку навчання Д. П. Григоровича (1902 р.) переживав організацію та становлення як одного з провідних технічних вишів Російської імперії. Інститутські корпуси ще будувалися, викладацький штат постійно змінювався, а навчальні програми ще не було впорядковано. Головним здобутком в організації навчання був перехід інституту за перші шість років існування на предметну систему навчання, за якою студент, після прослуховування того чи іншого курсу, складав іспити без очікування на загальну екзаменаційну сесію. Це було однією з позитивних і зручних змін для студентів, які працювали або займалися практичними розробками. Вона давала здібним студентам змогу ширше розкрити можливості, надавала їм більшої самостійності в організації навчання і звільняла час для самостійної практичної роботи. Викладання спеціальних дисциплін супроводжувалося вправами, складанням проектів та практикою у навчально-допоміжних лабораторіях і майстернях. Окрім того, влітку для студентів усіх відділень запроваджувалася практика на фабриках, заводах, будівництві, залізницях. У підготовці висококваліфікованих інженерів значну роль відігравали понад 20 наукових гуртків, де студенти поглиблювали знання, ознайомлювалися з сучасним рівнем промисловості. Тут формувалося технічне мислення, прищеплювався інтерес до науки. Ініціаторами створення таких гуртків були студенти старших курсів, які вважали, що програма не дає їм достатніх знань з найновіших дисциплін та інформації про науково-технічні досягнення. Так, у 1908–1915 рр. активно діяв Повітроплавний гурток.

1907 р. Дмитро Григорович одружився з Надією Семенівною Любошиць (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 100). Звичайно, новий стан

і соціальний статус вплинули на студента, адже тепер доводилось утримувати сім'ю і заробляти на життя. Але це зовсім не завадило йому цікавитися новинками техніки, постійно розширювати світогляд і професійно зростати. Перед самим закінченням КПП, приблизно в першому кварталі 1909 р, Д. П. Григорович прослухав курс лекцій в університеті м. Льєж (Бельгія), вивчаючи аеродинаміку і теорію двигунів.

В квітні 1909 р. Д. П. Григорович знову подав заяву на ім'я директора КПП з проханням повернути його до студентів інституту для захисту диплому, який і відбувся 28 травня 1909 р. Темою дипломної роботи Д. П. Григоровича був «Сталеливарний завод», а керівником — Василь Петрович Іжевський (1863–1926 рр.), в майбутньому — професор кафедри металургії, організатор металургійної спеціальності та кафедри металургії в КПП (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 425. Арк. 243, 247). Тема дипломної роботи і фах майбутнього авіаконструктора були зовсім далекі від повітроплавання й авіації.

На підставі рішення екзаменаційної комісії КПП від 28 травня 1909 р. Д. П. Григорович отримав звання інженера-технолога, що давало право отримати згідно з Табелем про ранги чин XII класу — Губернського секретаря. Цей чин давав власникові право носити мундир та отримати особисте почесне дворянство, але тільки в разі, якби той пішов на державну службу (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Арк. 112; Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 426. Арк. 55).

В першому десятилітті ХХ ст. в життя людства почала стрімко входити нова галузь техніки — авіація, яка змінила темп та характер життя людей і сьогодні є найдосконалішим видом транспорту, якому не потрібні шляхи і для якого не існує перепон. Одним з осередків розвитку ідей повітроплавання й авіації на території України зокрема і в Російській імперії загалом у першій третині ХХ ст. був саме КПП. Майбутнього авіаконструктора Д. П. Григоровича, безумовно, захоплювали ці ідеї, але його участь у діяльності громадських авіаційних організацій та стосунки з іншими київськими авіаконструкторами не висвітлено суто документально, тому не повторюватимемо тих здогадок, що точаться навколо цього питання.

В розвитку вітчизняного літакобудування велику роль відіграли українські авіаконструктори, в першу чергу т. зв. Київська група: Ф. І. Білінкін, О. С. Кудашев, І. І. Сікорський. Ф. Ф. Терещенко та ін. Достатньо зазначити, що з 1909 по 1912 рр. в Києві сконструювали близько 30 типів різноманітних літальних апаратів — аеростатів, планерів, гелікоптерів, аеропланів — більше, ніж у будь-якому іншому місті Російської імперії, включно з Москвою і Санкт-Петербургом.

У різних містах України почали виникати авіаційні майстерні, які хоч і були кустарними, але все ж таки відносно добре відповідали вимогам літакобудування того часу.

Шлях Д. П. Григоровича в авіацію не був легким, проте у висвітленні цього аспекту його діяльності досі є чимало тверджень, які з переходять з однієї публікації до іншої, але при цьому документально не підтверджуються.

Питання про участь Д. П. Григоровича в Повітроплавному гуртку КПІ.

КПІ на межі 1910-х рр. став одним з осередків розвитку ідей повітроплавання й авіації на території України зокрема і в Російській імперії загалом. Початок цьому було покладено завдяки діяльності згаданого студентського Повітроплавного гуртка. Перші наївні захоплення студентів новою галуззю техніки згодом сприяли структурному оформленню в єдину організацію з чотирма секціями відповідно до напрямів дослідження різних типів літальних апаратів, правлінням, уставом, а також принципами роботи й умовами її проведення. Все це регламентувалося правилами, які затвердила Рада Міністрів 11 червня 1907 р., щодо створення студентських організацій та проведення в стінах вишів зборів, адже для засідання гуртка необхідно було подавати відповідну заяву-клопотання на ім'я директора інституту з чітким зазначенням дати та місця зборів, кількості присутніх (причому тільки членів організації), порядком денним з переліком тем доповідей. Відомості збереглися у відношеннях-проханнях студентів про дозвіл сходок і зборів.

Теза про начебто активну діяльність Д. П. Григоровича в Повітроплавному гуртку КПІ ледь не з першого дня його заснування не підтверджується документально. Фактично, наприкінці 1908 р. ця студентська авіаційна організація перебувала в зародковому стані — переважно в думках ентузіастів. До того ж сам Д. П. Григорович складав випускні іспити, тож не мав часу занурюватись у нову справу.

До кінця 1908/1909 акад. року гурток легалізувався при інституті, але його діяльність тільки розпочиналася та втілилась у кілька засідань, присвячених організаційним питанням і доповідям з рефератами з математичної теорії аеропланів, а також створенню бібліотеки з повітроплавання.

І вже наприкінці 1909 р. в доповіді про стан справ у КПІ директор К. Г. Демет'єв зазначав, що серед 51 студентської організації в інституті «...до найбільш значних за розвитком належить і Повітроплавний гурток» (Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 1021. Арк. 32–36). В гуртку діяли бібліотечна та видавнича комісії, регулярно сплачувалися внески, організація вже фактично оформилася структурно, її діяльність вийшла за межі КПІ та міста в цілому і мала великі плани. Але все це було, коли Д. П. Григорович уже за-

кінчив КПІ. Отже, його участь у діяльності Повітроплавного гуртка документально не підтверджена.

Участь Д. П. Григоровича в Київському товаристві повітроплавання.

У 1909–1915 рр. в Києві діяла громадська авіаційна організація – Київське товариство повітроплавання (КТП). Устав організації затверджено 21 жовтня 1909 р. Діяльність товариства зосереджувалася на організації «Повітроплавних виставок» (січень 1911 р., березень 1912 р.), на яких демонстрували літаки членів товариства і нову літературу з авіаційної тематики, організували польоти, навчали пілотів на громадських засадах, облаштовували аеродроми, нагороджували ентузіастів за популяризацію авіації.

Участь викладачів і студентів КПІ в цій організації у роботах дослідників подекуди досі обмежується фразою про те, що саме Повітроплавний гурток КПІ став ядром Київського товариства повітроплавання (Беляков та ін., 1995, с. 25; Згуровский, М. З. 2011, с. 11–13, 55, 76–79, 115, 136–139; Лиховодов & Любомудрова 2007, с. 42; Карацуба, С. 1972, с. 77; Савин, В. 1995, с. 26–27; Янковий 2010, с. 92). Цю тезу вперше озвучив 1923 р. Андрій Касяненко, який, працюючи в КПІ, стверджував, що саме під його головуванням проведено установчі збори «Гуртка Повітроплавства», внаслідок діяльності якого, за його словами, «...через рік зорганізувалось уже “Київське т-во Повітроплавства”, яке, правда, недовго проіснувало» (Касяненко 1924, с. 191). В автобіографії він також вказував, що головою гуртка обрали саме його [Держархів м. Києва. Ф. 308. Оп. 2 л. Спр. 31. Арк. 12]. Деякі з цих висловлювань з часом перейшли до книг з історії авіації та цитуються й зараз.

Але архівні документи та газетні хроніки свідчать, що серед 90 членів-засновників КТП викладачів і студентів КПІ було всього чотири — батько і син М. Б. і Б. М. Делоне, В. П. Григор'єв і Ф. Ф. Терещенко (тобто питома вага не досягала навіть 4,5%!).

Стосовно ж діяльності Д. П. Григоровича в КТП відомо таке. Серед засновників Товариства його не було [Держархів Київської обл. Ф. 10. Оп. 1. Спр. 187. Арк. 1–3]. Дійсним членом товариства його обрали 9 березня 1910 р. (Сборник статей... 1910, с. 48) 1910 р. він також був дійсним членом товариства (ЦДІАК України. Ф. 274. Оп. 4. Спр. 235. Арк. 26). Інших відомостей про його діяльність у цій громадській організації ми не виявили.

Перші практичні спроби будувати аероплани.

Моноплан Ільницького-Григоровича (1910–1911 рр.).

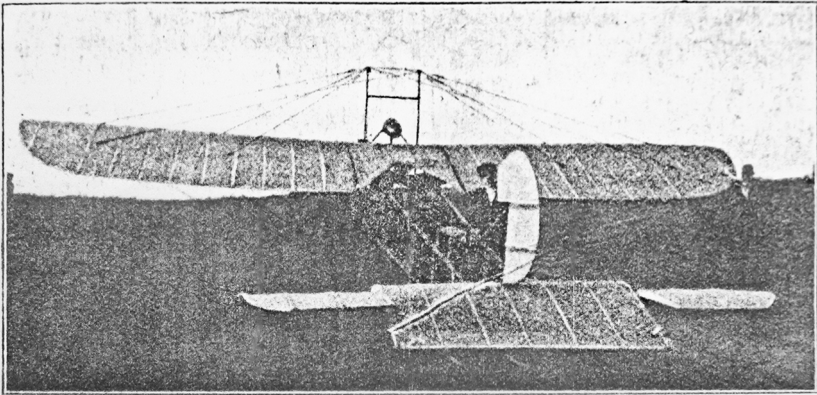
Під час навчання в КПІ Д. П. Григорович вирішив збудувати власний літак. Подібно до багатьох конструкторів, які тоді починали, він вирішив збудувати його з бамбуку, за спогадами першої дружини Д. П. Григоровича Надії Семенівни Сукневич, повністю ще не опублікованими, але цитованими

(Григорьев, 1992, с. 82). За схемою це був біплан з ферменним хвостом та з двигуном «Анзані» в 25 к. с. На жаль, інших даних про аероплан не збереглося. Відомо лише, що конструктор працював над літаком у невеличкій кімнаті, а згодом збирав його в сараї поблизу політехнічного інституту. Однак через брак коштів і старіння конструкції літака будівництво припинилося. Пізніше за цим аеропланом закріпився індекс «Г-1» (Савин, В. 1995, с. 38).

Другим літаком Д. П. Григоровича став аероплан, побудований за схемою, що наслідувала конструкцію французького літака «Блеріо-ХІ», але з власною системою управління та конструкцією шасі. Д. П. Григорович створював його спільно з київським аматором автомобільного спорту, купцем-меценатом Ільницьким, який не був співавтором літака, а лише виділив кошти (Савин, 1995, с. 38). Спочатку було збудовано біплан, але після невдачі під час випробувальних польотів перейшли на моноплан. Площа поверхні крил становила 12 кв. м, довжина — 6 м. Розмах крила — 13,5 м. Вага — 16,5–17 пудів (270–278,4 кг — *В. Т.*). Кермо глибини — типу Блеріо. Кермо напрямку — зверху хвостової поверхні. Загальна площа виявилася все-таки замалою. Двигун типу Anzani потужністю в 25 к.с. Пропелер був власної конструкції, за типом Джевецького, і працював непогано. Шасі теж були власної конструкції, з двома полозами; амортизатори гумові. Підвіска — пластична й міцна. Керування одним важелем було схоже на таке саме в літаку Сомера. Поперечної стабілізації досягали через викривлення крил. За допомогою одного важеля керували кермом глибини, крильцями стабілізаторів і кермом напрямку. Пілот розміщувався під крилами на маленькому дерев'яному сидінні. До речі, всі київські авіаконструктори не звернули належної уваги на зручне розташування пілота, що багато значило для управління апаратом (Богатырев, М. 1911, с. 35; Воздухоплавательная выставка... 1911, с. 37).

Літак не здійснив жодного польоту через малопотужний двигун, а на більш потужний — «Гном» у 50 к.с., який прагнув поставити на нього конструктор, — не вистачило грошей.

Літак демонстрували на Повітроплавній виставці КТП 9–16 січня 1911 р. в Публічній міській бібліотеці, він був одним з трьох літаків, що створювали «авіаційну складову» виставки — разом з біпланом І. І. Сікорського і монопланом Ф. І. Билінкіна. Навіть центральна преса відзначала першість КТП серед усіх подібних у Російській імперії. Водночас у кореспондентів склалося враження, що «єдиними серйозними робітниками в київській авіації були студенти Київського політехнічного інституту І. І. Сікорський і Ф. І. Билінкін». Але, попри обставини, літак привернув увагу спеціалістів і любителів авіації, а журнал «Автомобільне життя і авіація» навіть назвав його кращою конструкцією виставки.



Фотограф. коресп. «Вістн. Воздухоплав.»
 Монопланъ г.г. Ильницького и Григоровича, експонированійся на Кіевской
 Воздухоплават. Выставкѣ.

Фотографія з журналу «Вісник повітроплавання», 1911 р., № 2 (січень).

Робота в аеропланних майстернях Ф. Ф. Терещенка.

Розробками Д. П. Григоровича зацікавився один з нащадків династії відомих цукрозаводчиків і меценатів Федір Федорович Терещенко (1888–1950 рр.), який також навчався в КПІ і мріяв стати авіатором. В 1909–1910 рр. Ф. Ф. Терещенко організував у маєтку в с. Червоне Волинської губ. (зараз — смт Андрушківського р-ну Житомирської обл.) «Авіаційні майстерні», які з 1914 р. реорганізовано на авіаційний завод. У 1909–1916 рр. на Червонському аеропланному заводі Ф. Ф. Терещенка сконструйовано і збудовано вісім типів літаків. Провідними конструкторами при проектуванні цих літаків були В. П. Григор'єв — моноплан № 1 (1909 р.) та біплан Т-VII (1916 р.), а також Д. П. Григорович — моноплани № 2 (1910 р.) та № 3 (1911 р.), С. С. Зембінський — моноплани Т-IV (1912 р.) й Т-V (1913 р.) й А. А. Пішоф — моноплани Т-Vбіс (1913 р.) і Т-VI (1914 р.) (Карацуба, С. 1973. Арк. 16). Усі вони — крім двох — детально описані в спеціальних дослідженнях (Сокольский, В. 1962, с. 222–235).

Про моноплани № 2 і № 3, на жаль, майже немає свідчень, і «приписати» їх авторство Д. П. Григоровичу можна лише опосередковано. Відомо, що він працював у Червонських аеропланних майстернях саме тоді, отримавши за роботу 1910 р. 1200 руб. (ЦДІАК України. Ф. 830. Оп. 1. Спр. 1226. Арк. 1 зв.), тому можна припустити, що це були літаки, відомі в авіаційній літературі під назвами Г-2 і Г-3. Але навіть у статті В. Сокольського, в зведеній таблиці літаків, збудованих у Червоному, стосовно них вказано лише роки побудови — 1910 і 1911 відповідно, а тип і льотно-технічні характерис-

тики невідомі (Сокольский, В. 1962, с. 228–229). У монографіях В. Б. Шаврова і В. С. Савіна про них взагалі не згадано (Савин, В. 1995, с. 231; Шавров, В. 1985, с. 84–86).

Тим не менше, моноплан «Терещенко № 3» брав участь у Київському авіаційному тижні у вересні 1911 р. (Хроника воздухоплавания. Киевская виационная неделя. 1911, с. 3).

Причини, за яких Д. П. Григорович залишив Червонські аеропланні майстерні, невідомі. Можливо, він вважав, що робота в провінції звужує коло його перспектив, тому треба підкорювати нові рубежі — в столиці імперії (Татарчук, В. В. 2015, с. 222, 229).

Переїзд до Санкт-Петербурга, заняття журналістикою і початок роботи на заводі Щетініна.

1911 р. Д. П. Григорович переїхав до Санкт-Петербурга, де спочатку займався журналістикою — писав оглядові та спеціальні статті в науково-популярний журнал «Вісник повітроплавання». Ця частина біографії авіаконструктора майже недосліджена. Автори зазвичай одразу переходили до початку роботи Д. П. Григоровича на заводі С. С. Щетініна (Арлазоров, 1975, с. 79; Берлин, И. 1984, с. 75; Григорьев, А. 1989, с. 50; Шавров, В. 1973, с. 15), або згадували про цей факт украй поверхово (Згуровський М. З. 2016, с. 39–40). Єдиний виняток становить робота А. Б. Григор'єва з цитуванням однієї зі статей Д. П. Григоровича, в якій той передбачив з розвитком авіації докорінну зміну життя суспільства (Григорьев, 1992, с. 84).

Всього виявлено 14 друкованих праць Д. П. Григоровича (Григорович, Д. П. 2015, с. 312–313). Через давність видання, в науковий обіг ці роботи досі не було введено, принаймні в Україні. Умовно їх можна поділити на три групи: 1) присвячені новим типам аеропланів; 2) оглядові, до якихось подій в авіаційному житті того часу; 3) висвітлення проблем, що поставали перед авіацією, і пропозиції щодо їх вирішення. Автору вдалося ознайомитися з дев'ятьма з них.

З першої групи особливо виділяється робота, присвячена принципово новому виду літальних апаратів — гідролітакам (Г. 1912. Гидроаэропланы). На думку автора, літак майбутнього мав злітати й сідати незалежно від типу поверхні; але створенню такого апарату мала передувати низка проміжних форм. Зокрема, слід було відмовитися від важких лиж або лиж-поплавців, і замінити їх на квадратні порожні поплавці, нижня площина яких нахилена щодо поверхні води, тобто, коли задня частина поплавця занурена, передня злегка видається над водою, що при злеті зменшує опір води і, відповідно, збільшує швидкість (Г. 1912. Гидроаэропланы, с. 10). Деякі з цих ідей Д. П. Григорович згодом реалізував.

З оглядових статей Д. П. Григоровича привертає увагу аналіз літальних апаратів, що демонструвалися на Першій Міжнародній повітроплавній виставці в Санкт-Петербурзі (10–27 квітня 1911 р.), віднесеній до Першого Всеросійського повітроплавного з'їзду (25–30 квітня 1911 р., там само). На його думку, ця виставка була суто загальною й відірваною від життя — по суті, випадковим зібранням кількох аеропланів і двигунів, не пов'язаних спільною ідеєю: «для публіки прогрес ... полягає в кожній зайвій сотні метрів висоти і в кожній годині тривалості польоту» (Григорович, Д. 1911а, с. 14, 15). Вітчизняні аероплани — це лише копії біпланів Фармана, Соммера, і складений Фарман — виконані недбало й не закінчені. Аероплани Гаккеля і Кудашева також не справляли враження закінченості — вони були примітивні, недорозроблені, німецькі й занадто прості. Тобто констатувати закінчений тип вітчизняного аероплану поки що не доводилося (Григорович, Д. 1911б, с. 11, 12). Значну увагу приділено матеріалам для побудови літальних апаратів — прогумованих тканині, одягу для авіаторів, а також новому металу «дюралюмінію», що має властивості опору сталі, і якому належить майбутнє (Григорович, Д. 1911б, с. 14). Виставка, на думку Д. П. Григоровича, мала віддзеркалити не лише технічний успіх вирішення питання механічного польоту, але й усю його складність як спорту, мистецтва, як засобу оборони держави, як технічного і наукового завдання та як надзвичайно важливу соціальну проблему. А на той час країна не могла випускати придатних для авіації двигунів. Усі двигуни на виставці були встановлені конструкції: ротативні, зіркоподібні, віялоподібні, V-подібні й автомобільні, які вже, однак, не задовольняли конструкторів, і вже були спроби створити нові типи — коловоротні та «тюрбінні». Експертна складова виставки була доволі слабкою. Водночас стенди Санкт-Петербурзького політехнічного інституту й Інституту шляхів сполучення, котрі представили результати своїх аеродинамічних досліджень, «працювали» на перспективу. Було помітно, чому має сприяти аеродинамічна лабораторія першого з них, що дасть змогу отримувати й одразу перевіряти результати практичних досліджень, а підготовка спеціалістів-інженерів підніме нову галузь промисловості на вищій щабель (Григорович, Д. 1911с, с. 3, 5, 6).

Статті Д. П. Григоровича, присвячені спеціальним темам, і сьогодні вражають глибиною знання проблематики. Понад сто років тому він передбачив, що аероплан буде конкурентом автомобіля, а під керуванням досвідченого пілота є відносно безпечним, доволі міцним і вантажопідйомним. Великих швидкостей слід досягати паралельно, а не за рахунок вантажопідйомності, безпечності й міцності. Тому конструктори мають узгоджувати роботу з даними аеродинаміки. Найважливішим завданням повітря-

ного пересування є безпека пілотів і пасажирів, якої можна досягти завдяки приладам автоматичної стабілізації. Головним чинником підвищення безпеки польотів стане вдосконалення літальних апаратів через підвищення конкуренції між фірмами-виробниками, а з часом — перельоти у верхніх, більш спокійних і стійких шарах атмосфери. Безпечний аероплан має бути добрим планером, який у разі зупинки двигуна може сісти без особливих проблем. Ще однією нагальною потребою має стати можливість змінити швидкість літального апарату, особливо при багатогодинних перельотах, коли витрачається пальне й мастило, і, відповідно, зменшується вага аероплана, швидкість якого потрібно при цьому навпаки — збільшити (Григорович, Д. 1911е, с. 8, 9, 10).

Д. П. Григорович розвивав думку про безпеку як головний чинник успіху польотів. Аероплан іще надовго збереже всі складові: носійні поверхні, поверхні управління, двигун та повітряний гвинт і візок. Головним завданням на той момент було створити рушій прямої реакції, в якому теплова енергія пального безпосередньо перетворювалась би на кінетичну і стали б непотрібними ненадійні двигуни та пропелери (Григорович, Д. 1911е, с. 5, 6).

Безумовно, як і в будь-якому швидкому пересуванні, небезпека в повітроплаванні існує, але вона буде з плином часу зменшуватися, і головним чинником цього стане дослідження причин катастроф. На той час двома такими головними причинами вважались або несприятлива повітряна течія, або недолік в конструкції аероплана. В першому випадку Д. П. Григорович рекомендував літати над незнайомою місцевістю на висоті не нижче за 100 м після перших трьох годин після сходу сонця і не нижче за 300 в інший період дня; при перельоті над містами висота мала сягати не менше, ніж 500 м. Конструкція ж аероплану повинна бути значно надійніша й міцніша, ніж до того було прийнято; елементи, міцність яких залежить від часу й умов виходу, слід видалити. Авіаторів також потрібно відділити надійною перепонною від двигуна, баку й пропелера, тобто тих частин, які загрожують пораненням. Особливу увагу слід звернути на запобігання займання бензину, тому, відповідно, резервуари мають бути міцнішими й не дуже великої ємності. З'єднання резервуара з карбюратором повинно бути надійним і еластичним, а мідні й гумові трубки однаково непридатні, як замітник слід використовувати сталевий кільцевий змійовик. Магнето двигуна слід закрити кожухом (Григорович, Д. 1912, с. 2, 3, 4).

Аероплан — найшвидший і відносно безпечний засіб пересування; з удосконаленням аероплану й двигуна його швидкість та безпечність значно зростуть, водночас як для автомобіля межева безпечна швидкість руху невпинно зменшуватиметься через збільшення життєвої напруги і перенавантажен-

ня шляхів. Д. П. Григорович передбачав і такий вид ідеального, на його думку, двигуна, як надзвичайно проста, потужна газотурбіна мінімальної ваги, завдяки чому аероплан підійматиметься з будь-якою швидкістю й під будь-яким кутом до горизонту (Д. Г. 1912, с. 4).

Д. П. Григорович не обмежувався суто теоретичними дослідженнями та журналістською діяльністю і постійно мріяв повернутися до практичної роботи. На одному з перевезених з Києва своїх літаків він здійснив декілька вдалих польотів на Комендантському аеродромі Санкт-Петербурга. Їхнім свідком став засновник першого в Російській імперії авіабудівного заводу «Перше Російське товариство повітроплавання С. С. Щетинін і К^о» Сергій Щетинін, який згодом запросив молодого інженера на роботу, на посаду керівника й технічного директора заводу.

Ознайомившись зі станом справ на заводі, Д. П. Григорович запропонував створювати нові конструкції літаків, на той час дуже потрібні військовій промисловості країни. 1913 р., першим у країні, він розпочав розробляти гідролітаки — літальні човни. В його житті настав новий етап.

Висновки. Відтворення повної біографії визначних вчених і конструкторів, побудованої суто на документальних джерелах, дає змогу уточнити аспекти їхнього життя і діяльності, висвітлити маловідомі або взагалі невідомі сторінки й уникнути штампів та постійно повторюваних тверджень, які створюють викривлену картину.

Стосовно постаті Д. П. Григоровича, потенційно перспективними є дослідження таких аспектів його діяльності: результати його роботи в Червоному в 1910–1911 рр. за матеріалами насамперед російських архівів і діяльність авіаконструктора на українських землях — у Криму — в роки Першої світової війни, організація ним — вперше у світі — гідроавіації, і застосування її під час бойових дій, а також виробництво вже в радянський період винищувача I-Z конструкції Д. П. Григоровича на авіазаводі в Харкові.

Арлазоров, М. С. 1975, Три проекции. *Арлазоров М.С. Конструкторы*. М.: Советская Россия. С. 79–92.

Беляков, Г. Ф., та ін. 1995, *Київський політехнічний інститут. Нарис історії*. К.: Наукова думка.

Берлин, И. 1984. 6 февраля — 100 лет со дня рождения Д. П. Григоровича (1883 г.). *Из истории авиации и космонавтики*. Вып. 48. С. 75.

Богатырев, М. 1911. Киевская воздухоплавательная выставка. *Вестник воздухоплавания*. № 2 (январь). С. 34.

Брокгауз, Ф. & Ефрон, И. 1893, Григоровичи. *Энциклопедический словарь*. Т. IXа: Гравиль — Давенант. СПб. С. 717.

Брокгауз, Ф. & Ефрон, И. 1893, Григоровичи. *Энциклопедический словарь*. Т. IXа: Гравиль — Давенант. СПб. С. 718–720.

- Воздухоплавательная выставка в Киеве. 1911. *Вестник воздухоплавания*. № 1 (январь). 37.
- Г. 1912. Гидроаэропланы. *Вестник воздухоплавания*. № 12. С. 9.
- Григорьев, А. 1989. *Альбатросы: Из истории гидроавиации*. М.: Машиностроение.
- Григорьев, А. Б. 1992. Самолеты инженера Григоровича. *Григорьев А. Б. Меж двух стихий: Очерки о конструкторах*. М.: Машиностроение. С. 80–139.
- Григоревич, Д. П. (06.02.1883 — 26.06.1938). 100-річчя створення літаючого човна М-5. 2015. *Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2014–2015 роках*. Т. 7. К.: НТУУ «КПІ». С. 312–319.
- Григоревич, Д. 1911а. 1-ая Международная Воздухоплавательная Выставка в С.-Петербурге. *Вестник Воздухоплавания*. № 7–8 (апрель). С. 13.
- Григоревич, Д. 1911б. 1-ая Международная Воздухоплавательная Выставка в С.-Петербурге. *Вестник Воздухоплавания*. № 9 (май). С. 11.
- Григоревич, Д. 1911с. 1-ая Международная Воздухоплавательная Выставка в С.-Петербурге. *Вестник Воздухоплавания*. № 10 (май). С. 3.
- Григоревич, Д. 1911d. Очередные задачи авиации. *Вестник Воздухоплавания*. № 2 (январь). С. 7.
- Григоревич, Д. 1912. Цена жертв. *Вестник Воздухоплавания*. № 1. С. 2.
- Григоревич, Д. 1911е. Эволюция аэроплана на третьей Международной выставке воздушного передвижения в Париже. *Вестник Воздухоплавания*. № 21–22. С. 4.
- Д. Г. 1912. Автомобиль и аэроплан. *Вестник Воздухоплавания*. № 4. С. 2.
- Державний архів м. Києва (Держархів м. Києва). Ф. 18. Оп. 1. Спр. 425. Протоколы заседаний квалификационной комиссии механического факультета КПИ. 260 арк.
- Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 426. Алфавитный список окончивших Киевский политехнический институт. 348 арк.
- Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 986. Дипломы, списки, свидетельства и другие документы студентов, окончивших механическое отделение института в сентябре 1909 года. 22 мая 1909 года. 545 арк.
- Держархів м. Києва. Ф. 18. Оп. 1. Спр. 1021. Доклад директора о работе института в 1909–1910 г. Переписка с дирекцией Томского технологического, Екатеринбургским горным училищем и другими учебными заведениями о пересмотре программ преподавания. 12 января 1910 г. — 27 января 1910 г. 37 арк.
- Держархів м. Києва. Ф. 308. Оп. 2л. Спр. 31. Касяненко Андрей Иванович. 37 арк.
- Державний архів Київської області (Держархів Київської обл.). Ф. 10. Оп. 1. Спр. 187. Дело о регистрации Киевского общества воздухоплавания. 30 сентября 1909 г. — 3 апреля 1910 г. 14 арк.
- Згуровский, М. З. 2011. *Киевские политехники — пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения*. К.: НТУУ «КПИ».
- Згуровський, М. З. 2016. Дмитро Григорович: життя і літаки. *Згуровський М. З. Київські політехніки біля витоків світової авіації, космонавтики та ракетобудування*. К.: Політехніка. С. 35–56.
- Карацуба, С. 1972. Київське товариство повітроплавання. *Нариси з історії природознавства і техніки*. Вип. 16. С. 77.
- Карацуба, С. 1973. Конструктори Київського товариства повітроплавання (з історії літакобудування на Україні) (доповідь прочитана 20 квітня 1973 р.). *Інститут рукопису Національної бібліотеки імені В. І. Вернадського*. Ф. 200. Спр. 200. Ч. 5. 83 арк.

Касяненко, А. 1924. До розвитку авіо-спеціалізації при механічному факультеті К.П.І. КПІ — КСГП: 25 років. 1898–1923 рр.: Ювілейний збірник. К.: Київдрук. С. 191–192.

Лиховодов, В. & Любомудрова, А. 2007. КПІ. Перше століття: Історичний огляд. К.: Такі справи.

Общий список студентов, вольнослушательниц и посторонних слушателей Киевского Политехнического Института Императора Александра II на 1906–1907 академический год. 1906. К.: С. В. Кульженко.

Общий список студентов Киевского Политехнического Института Императора Александра II на 1907–1908 академический год. 1907. К.: С. В. Кульженко.

Общий список студентов Киевского Политехнического Института Императора Александра II на 1908–1909 академический год. 1908. К.: С. В. Кульженко.

Пономарев, А. Н. 1990, Дмитрий Павлович Григорович, Георгий Михайлович Бериев. Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы, Москва: Воениздат. С. 204–212.

Савин, В. 1995. *Авиация в Украине. Очерки истории.* Харьков: Основа.

Сборник статей по воздухоплаванию членов Киевского общества воздухоплавания. 1910. Вып. 1. К.

Сокольский, В. 1962. Из истории самолетостроения на Украине (Червонские аэропланские мастерские). *Труды Института истории естествознания и техники СССР.* Т. 45. С. 222.

Татарчук, В. 2015. 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.* Т. 7. К.: НТУУ «КПІ». С. 221–230.

Троценко, А. 2010. *Літопис цивільної авіації України.* К.

Хроника воздухоплавания. Киевская авиационная неделя. 1911. *Киевлянин.* 16 июля (суббота). № 194. С. 3.

Центральный державний історичний архів України в Києві (ЦДІАК України). Ф. 274. Оп. 4. Спр. 235. Переписка с Департаментом полиции, Киевским Губернским жандармским управлением и другими учреждениями о деятельности Киевского общества воздухоплавания. 24 апреля 1911 г. — 6 марта 1915 г. 86 арк.

ЦДІАК України. Ф. 830. Оп. 1. Спр. 1226. Счет расходов Червонской аэропланной мастерской за 1910 год. 9 арк.

Шавров, В. 1973. 25 января — 90 лет со дня рождения Д. П. Григоровича (1883 г.). *Из истории авиации и космонавтики.* Вып. 19. С. 15–16.

Шавров, В. 1985. *История конструкций самолетов в СССР до 1938 г.* М.: Машиностроение.

Янковий, В. 2010. Повітроплавний гурток КПІ як перша вітчизняна авіаконструкторська школа. *Янковий В. В. Київська політехніка: Витоки. Історичні дослідження.* К.: ЕКМО. С. 83–95.

Arlazorov, M. S. 1975. Tri proekcii [*Three projections*]. *Arlazorov M.S. Konstruktyory.* Moskva: Sovetskaja Rossija. S. 79–92.

Bieliakov, H. F. ta in. 1995. *Kyivskiy politekhnichnyi instytut. Narys istorii [Kiev Polytechnic Institute. Essay of history].* Kyiv: Naukova dumka.

Berlin, I. 1984. 6 fevralja — 100 let so dnja rozhdenija D. P. Grigorovicha (1883 g.) [6 Feb-

ruary 1984. — 100 Years from the Day of Birth of D. P. Grigorovich (1883)]. *Iz istorii aviatsii i kosmonavтики*. Vyp. 48. S. 74–81.

Bogatyrev, M. 1911. Kievskaja vozduhoplavitel'naja vystavka [Kiev Aeronautic Exhibition]. *Vestnik vozduhoplavanija*. № 2 (janvar'). S. 34–37.

Brokgauz, F. & Efron, I. 1893, Grigorovich [Grigorovich Family]. *Jenciklopedicheskij slovar'*, T. IXa: Gravitat — Davenant. Sankt-Peterburg. S. 717.

Brokgauz, F. & Efron, I. 1893, Grigorovich (Dmitrij Vasil'evich) [Grigorovich (Dmitry Vasilievich)]. *Jenciklopedicheskij slovar'*, T. IXa: Gravitat — Davenant. Sankt-Peterburg. S. 718–720.

Vozduhoplavitel'naja vystavka v Kieve [An Aeronautic Exhibition in Kiev]. 1911. *Vestnik vozduhoplavanija*. № 1 (janvar'). S. 37.

G. 1912. Gidroajeroplany [Seaplanes]. *Vestnik vozduhoplavanija*. № 12. S. 9–11.

Grigor'ev, A. 1989. *Al'batrosy: Iz istorii gidroaviatsii [Albatrosses: From History of Hydroaviation]*. Moskva: Mashinostroenie.

Grigor'ev, A. B. 1992. Samolety inzhenera Grigorovicha [Airplanes of Engineer Grigorovich]. *Grigor'ev A. B. Mezhdvuh stihij: Oчерki o konstruktorah*, Moskva: Mashinostroenie. S. 80–139.

Hryhorovych, D. P. (06.02.1883–26.06.1938). 100-richchia stvorennia litaiuchoho chovna M-5 [Grigorovich, D. P. (06.02.1883–26.06.1938). To the 100th Anniversary of Creation of Flying Boat M-5]. 2015. *Vydadni konstruktory Ukrainy. Za materialamy naukovykh chytan z tsykladu «Vydadni konstruktory Ukrainy», provedenykh u 2014–2015 rokakh*. T. 7. Kyiv: NTUU «KPI». S. 312–319.

Grigorovich, D. 1911a. 1-aja Mezhdunarodnaja Vozduhoplavitel'naja Vystavka v S.-Peterburge [1-th International Aeronautic Exhibition in Saint Petersburg]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 7–8 (aprel'). S. 13–16.

Grigorovich, D. 1911b. 1-aja Mezhdunarodnaja Vozduhoplavitel'naja Vystavka v S.-Peterburge [1-th International Aeronautic Exhibition in Saint Petersburg]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 9 (maj). S. 11–14.

Grigorovich, D. 1911c. 1-aja Mezhdunarodnaja Vozduhoplavitel'naja Vystavka v S.-Peterburge [1-th International Aeronautic Exhibition in Saint Petersburg]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 10 (maj). S. 3–7.

Grigorovich, D. 1911d. Oчерednye zadachi aviatsii [Next tasks of aviation]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 2 (janvar'). S. 7–10.

Grigorovich, D. 1912. Cena zhertv [Cost of victims]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 1. S. 2–4.

Grigorovich, D. 1911e. Jevoljucija ajeroplana na tret'ej Mezhdunarodnoj vystavke vozdušnogo peredvizenija v Parizhe [Evolution of airplane on the Third International Exhibition of Air Movement in Paris]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 21–22. S. 4–8.

D. G. 1912. Avtomobil' i ajeroplan [Car and Airplane]. *Vestnik Vozduhoplavanija*. № 4. S. 2–6.

Derzhavnyi arkhiv m. Kyieva (Derzharkhiv m. Kyieva). F. 18. Op. 1. Spr. 425. Protokoly zasedanij kvalifikacionnoj komissii mehanicheskogo fakul'teta KPI [Protocols of Meetings of Qualifying Commission of Mechanical Faculty of KPI]. 260 ark.

Derzharkhiv m. Kyieva. F. 18. Op. 1. Spr. 426. Alfavitnyj spisok okonchivshih Kievskij politehnicheskij institut [A handlist of Graduated Students of the Kiev Polytechnic Institute]. 348 ark.

Derzharkhiv m. Kyieva. F. 18. Op. 1. Spr. 986. Diplomy, spiski, svidetel'stva i drugie dokumenty studentov, okonchivshih mehanicheskoe otdelenie instituta v sentjabre 1909 goda [Diplomas, lists, certificates and other documents of students, which finished the Mechanical department of Institute in September, 1909]. 22 maja 1909 goda. 545 ark.

Derzharkhiv m. Kyieva. F. 18. Op. 1. Spr. 1021. Doklad direktora o rabote instituta v 1909–1910 gg. Perepiska s direkciej Tomskogo tehnologicheskogo, Ekaterinoslavskim gornym uchilishhem i drugimi uchebnymi zavedenijami o peresmotre programm prepodavanija [Report of Director about work of Institute in 1909–1910. Correspondence with a management Tomsk Technological, Ekaterinoslav Mountain School and other educational establishments about the revision of the teaching programs]. 12 janvarja 1910 g. — 27 janvarja 1910 g. 37 ark.

Derzharkhiv m. Kyieva. F. 308. Op. 21. Spr. 31. Kasjaenenko Andrej Ivanovich [Kasyanenko Andrej Ivanovich]. 37 ark.

Derzhavnyi arkhiv Kyivskoi obl. (Derzharkhiv Kyivskoi obl.). F. 10. Op. 1. Spr. 187. Delo o registracii Kievskogo obshhestva vozduhoplavanija [File about Registration of Kiev Society of Aeronautics]. 30 sentjabrja 1909 g. — 3 aprelja 1910 g. 14 ark.

Zgurovskij, M. Z. 2011. *Kievskie politehniki — pionery aviacii, kosmonavtiki, raketostroeni-ja* [Kiev Polytechnics are Pioneers of Aviation, Cosmonautics, Rocket Building]. Kiev: NTUU «KPI».

Zghurovskii, M. Z. 2016. Dmytro Hryhorovych: zhyttia i litaky [Dmytro Hrigorovich: life and Airplanes]. *Zghurovskii M. Z. Kyivski politehniky bilia vytokiv svitovoi aviacsii, kosmonavtyky ta raketobuduvannia*. Kyiv: Politehnika. S. 35–56.

Karatsuba, S. 1972. Kyivske tovarystvo povitroplavannia [Kyiv Society of Aeronautics]. *Narysy z istorii pryrodoznavstva i tekhniky*. Vyp. 16. S. 77–81.

Karatsuba, S. 1973. Konstruktory Kyivskoho tovarystva povitroplavannia (z istorii litakobuduvannia na Ukraini) [Designers of Kyiv Society of Aeronautics (from history of aircraft construction in Ukraine)] (dopovid prochytana 20 kvitnia 1973 r.). *Instytut rukopysu Nacionalnoi biblioteki imeni V. I. Vernadskoho*. F. 200. Spr. 200. ch. 5, 83 ark.

Kasianenko, A. 1924. Do rozvytku avio-spetsializatsii pry mekhanichnomu fakulteti K.P.I. [To Development of Avia-Specialization at the Mechanical Faculty of K.P.I.]. *KPI — KSHI: 25 rokiv. 1898–1923 rr.: Yuvileinyi zbirnyk*. Kyiv: Kyivdruk. S. 191–192.

Lykhovodov, V. & Liubomudrova, A. 2007. *KPI. Pershe stolittia: Istorychnyi ohliad* [KPI. First Age: Historical Review]. Kyiv: Taki spravy.

Obshhij spisok studentov, vol'noslushatel'nic i postoronnih slushatelej Kievskogo Politehnicheskogo Instituta Imperatora Aleksandra II na 1906–1907 akademicheskij god [General List of Students, External Students and Extraneous Listeners of Kiev Polytechnic Institute of Emperor Alexander II on 1906–1907 Academic Year]. 1906. Kiev: S. V. Kul'zhenko.

Obshhij spisok studentov Kievskogo Politehnicheskogo Instituta Imperatora Aleksandra II na 1907–1908 akademicheskij god [General list of Students of Kiev Polytechnic Institute of Emperor Alexander II on 1907–1908 Academic Year]. 1907. Kiev: S. V. Kul'zhenko.

Obshhij spisok studentov Kievskogo Politehnicheskogo Instituta Imperatora Aleksandra II na 1908–1909 akademicheskij god [General List of Students of Kiev Polytechnic Institute of Emperor Alexander II on 1908–1909 Academic Year]. 1908. Kiev: S. V. Kul'zhenko.

Ponomarev, A. N. 1990. Dmitriy Pavlovich Grigorovich, Georgij Mihajlovich Beriev [Dmitriy Pavlovich Grigorovich, George Mikhailovich Beriev]. *Ponomarev A. N. Sovetskie aviacionnye konstruktory*. Moskva: Voenizdat. S. 204–212.

Savin, V. 1995. *Aviacija v Ukraine. Ocherki istorii* [Aviation in Ukraine: Essays of history]. Har'kov: Osnova.

Sbornik statej po vozduhoplavaniju chlenov Kievskogo obshhestva vozduhoplavanija [Collection of articles on aeronautics of members of Kiev Society of Aeronautics]. 1910. Vyp. 1. Kiev.

Sokol'skij, V. 1962. Iz istorii samoletostroeniya na Ukraine (Chervonskie ajeroplannye mas-

terskie) [From history of aircraft construction in Ukraine (Airplane workshops in Chervonne)]. *Trudy Institutu istorii estestvoznaniia i tehniki SSSR*. T. 45. S. 222–235.

Tatarchuk, V. 2015. Dmytro Pavlovych Hryhorovych. Dytynstvo, navchannia v Kyivskomu politekhnichnomu instyutii, pershi kroky v aviatsii [Dmytro Pavlovich Hrygorovich. Childhood, Studies in the Kyiv Polytechnic Institute, First Steps in an Aviation]. *Vydanni konstruktory Ukrainy. Za materialamy naukovykh chytan z tsyклу «Vydanni konstruktory Ukrainy», provedenykh u 2014–2015 rokakh*. T. 7. Kyiv: KPI. S. 221–230.

Trotenko, A. 2010. *Litopys tsyvilnoi aviatsii Ukrainy [Chronicle of civil aviation of Ukraine]*. Kyiv. Hronika vozduhoplavanija. Kievskaja aviacionnaja nedelja [Chronicle of aeronautics. Kiev Aviation Week]. 1911. *Kievljanin*. 16 ijulja (subbota). № 194. S. 3.

Tsentralnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv Ukrainy v Kyievi (TSDIAK Ukrainy). F. 274. Op. 4. Spr. 235. Peregiska s Departamentom policii, Kievskim Gubernskim zhandarmskim upravleniem i drugim uchrezhdenijami o dejatel'nosti Kievskogo obshhestva vozduhoplavanija [Correspondence with Department of Police, Kiev Province gendarme administration and other establishments about activity of Kiev Society of Aeronautics]. 24 aprelja 1911 g. — 6 marta 1915 g. 86 ark.

TSDIAK Ukrainy. F. 830. Op. 1. Spr. 1226. Schet rashodov Chervonnskoj ajeroplannoj masterskoj za 1910 god [Bill of Charges of Airplane Workshop in Chervone in 1910]. 9 ark.

Shavrov, V. 1973. 25 janvarja — 90 let so dnja rozhdenija D. P. Grigorovicha (1883 g.) [January 25 — 90 years from the day of birth of D. P. Grigorovich (1883)]. *Iz istorii aviatsii i kosmonavтики*. Vyp. 19. S. 15–16.

Shavrov, V. 1985. *Istorija konstrukcij samoletov v SSSR do 1938 g. [History of constructions of airplanes in the USSR until 1938]*. Moskva: Mashinostroenie.

Yankovii, V. 2010. Povitroplavnyi hurtok KPI yak persha vitchyzniana aviakonstruktorska shkola [Aeronautic Group of KPI as First Domestic Airdesigner School]. *Yankovii V. V. Kyivska politekhnika: Vytoky. Istorychni doslidzhennia*, Kyiv: EKMO. S. 83–95.

УДК 821.161.2-3

DOI: 10.20535/2307-5244.46.2018.136736

О. Г. Гула

Науково-дослідний інститут українознавства

O. G. Gula

Research Institute of Ukrainian Studies

ТВОРЧИСТЬ ВАЛЕРІЇ О'КОННОР-ВІЛІНСЬКОЇ В УКРАЇНСЬКОМУ ЛІТЕРАТУРНОМУ ПРОЦЕСІ ХХ СТ.

***Valery O'Connor-Vilinska's art
in the Ukrainian Literature Process of 20 Centaury***

У статті, на основі архівних матеріалів і спогадів, розглядається літературна робота української письменниці, перекладачки, політичної діячки — В. О'Коннор-Вілінської. Крізь призму висловлювань героїв її творів висвіт-