

УДК 629.735(092)

Баицова Л. С.

Ф. Ф. ТЕРЕЩЕНКО — СЛАВЕТНИЙ НАЩАДОК ВІДОМОГО РОДУ

У статті описані основні етапи життя і діяльності видатного київського авіаконструктора початку ХХ ст. Федір Федорович Терещенко — людина яка була безмежно закохана в небо. Він був одним із піонерів літакобудування в Росії.

В статье описаны основные этапы жизни и деятельности выдающегося киевского авиаконструктора начала ХХ века. Федор Федорович Терещенко — человек, который был безгранично влюблен у небо. Он был одним из пионеров самолетостроения в России.

There are the described basic stages of life and activity of the prominent Kiev's aircraft designer of beginning of XX century in the articles. Feodor Tereschenko infinitely loved sky. He was one of pioneers of aircraft construction in Russia.

Федір Федорович Терещенко — людина яка була безмежно закохана в небо. Він був одним із піонерів літакобудування на початку ХХ ст.

Федір Федорович представник відомої династії підприємців-цукрозаводчиків, належить до козацько-міщанського роду на Глухівщині, який 1870 р. отримав дворянський статус. Родоначальник роду Терещенків — Артем Терещенко (1794–1873) розбагатів під час Кримської війни на постачанні хліба й корабельного лісу для війська, потім зайнявся цукроварінням та іншими галузями промисловості. Після селянської реформи 1861 р. Артем Терещенко і його сини — Микола, Федір і Семен, скуповуючи поміщицькі маєтки на Україні і в Росії, стали на початку ХХ ст. одними з найбільших землевласників Російської імперії (140000 десятин землі) та цукрозаводчиків на Україні (у 1911–1912 рр. Терещенки мали 10 великих цукроварень, 8 гуралень та суконну фабрику) [1]. Не в останню чергу в коло занять членів родини входила благодійна і громадська діяльність. Саме коштом Терещенків будувалися та діяли лікарні, притулки, гімназії, училища. Багато зробили Терещенки й для розвитку культури.

Зокрема, Микола Терещенко на добродійні та просвітні установи пожертвував аж 5 мільйонів карбованців.

Ціллю нашого дослідження є всебічне й цілісне висвітлення життєвого шляху одного з перших авіаконструкторів Ф. Ф. Терещенка — сина Федора Артемовича Терещенка. Його ім'я, київського політехніка, першопрохідця авіації, залишається мало відомим до цього часу. Але внесок його в розвиток літакобудування — неозціненний. Тож відкрити широкому загалу постать цієї людини та висвітлити його життєві здобутки — головна задача сучасних науковців. Святування в травні 2010 року 100-річного ювілею авіації в Україні додає нашим дослідженням особливої актуальності. Збір та узагальнення відомостей про доробок окремих особистостей, які започаткували еру літакобудування, стануть складовою частиною історії авіації. Причетність розвитку цієї галузі техніки до наукового та дослідницького життя Київського політехнічного інституту (КПІ) — яскрава історична сторінка вузу початку ХХ ст. Наша мета — на прикладі життя Федора Федоровича визначити історичні умови в яких навчалися, працювали та творили свої перші конструкції літаків київські дослідники авіації. Особлива увага приділяється особистим якостям, життєвим обставинам Ф. Ф. Терещенка та чинникам які вплинули на формування його світогляду.

Авіаконструктор Федір Федорович був гідним нащадком Ф. А. Терещенка. Його батько Федір Артемович був відомою людиною, промисловцем, перш за все цукрозаводчиком. Все своє життя займався добродійністю. Багато зробив для розбудови та розвитку Києва. За особистий внесок був обраний почесним громадянином міста. Федір Артемович займав у сім'ї Терещенків особливе місце, як видатний збирач витворів мистецтва. З 1888 р. він був у складі ініціативної групи любителів старовини і мистецтв з заснування київського Міського музею, а в 1894 р. — за декілька днів до смерті — пожертвував на будівництво будівлі музею 25 тис. рублів. Ф. А. Терещенко майже чверть століття займався колекціонуванням, був знайомий з багатьма художниками, відвідував їх майстерні, листувався з ними. Перелік колекції Федора Артемовича Терещенка відсутній, хоча відомо, що робіт було багато. Напевно встановлено, що серед колекції Федора Артемовича знаходилися твори І. Крамського, В. Верещагіна, М. Клодта, І. Шишкіна; В. Поленова; А. Куїнджі, картини В. Перова, В. Маковського, шедеври І. Рєпіна. Великими просвітницькими досягненнями були відкриті покази його колекції для широкого загалу, які він проводив час від часу. З 1892 р. Ф. А. Терещенко був дійсним статським радником, мав багато вітчизняних і іноземних орденів, у тому числі французького Почесного легіону. Доброчинна діяльність батька була продовжена його нащадками. Заснованими ним благодійними закладами до 1917 р. опікувалися члени його родини.

Федір Федорович Терещенко народився 11 листопада 1888 р. в м. Києві (по вулиці Терещенківській, яка названа на честь відомих меценатів-цукрозаводчиків Миколи Артемовича та Федора Артемовича Терещенків — його батька та дядька). Його мати — Надія Володимирівна належала до відомого дворянського роду Хлопових та була другою дружиною Федора Артемовича. Змалку Федір Терещенко

любив комфорт, природу. З раннього дитинства він гарно малював та креслив. Федір Федорович був високоосвіченою людиною. Син не володів пристрасною батька — збирати твори мистецтва, але мав іншу прекрасну мрію — літати й будувати літаки. Захоплений цією ідеєю він вкладав кошти в конструювання і будівництво аеропланів.

Він вчився разом із знаменитим Ігорем Сікорським, творцем авіаційної техніки, і сам створив декілька моделей літаків. Вони так і іменувалися — «Терещенко» та були запущені в серійне виробництво для російської армії.

Федір Федорович Терещенко був дуже багатий, успадкував третину капіталу батька і 15 маєтків. Цей спадок дорівнював 8 623 784 рублям — на сьогоднішній день це десятки мільярдів доларів. Таке матеріальне становище дозволило йому без перешкод зайнятися улюбленою справою. Тож, майже весь свій капітал Федір Терещенко вклав у створення аеропланів був власником авіаційної майстерні і мріяв зробити Київ «столицею» авіабудування. Літаки його конструкції були прийняті на озброєння російської армії під час Першої світової війни.

Цікавим та стрімким був шлях сходження Ф. Ф. Терещенка до вершин авіаційної науки. У 1907 р., після закінчення 1-шої гімназії, він поступив на механічне відділення Київського політехнічного інституту ім. Олександра II (КПІ), до створення якого була причетна його сім'я. Навчання в КПІ було престижним. Він вважався одним з кращих вузів країни. Заснування інституту було прямим наслідком реформ Олександра II, що створили сприятливі умови для швидкого економічного розвитку Росії. Просторі аудиторії, чудово обладнані лабораторії, майстерні, дослідне господарство створювали хороші можливості для навчання і науково-дослідної роботи. Головним чинником при виборі навчального закладу Федором Терещенко стало те що майже з моменту заснування КПІ тут почала зароджуватися київська авіаційна школа.

На початку першого навчального року, під час поїздки до Берліну, Федір сильно захворів, тому залишився на 1-ому курсі КПІ на другий рік. Під час лікування в Берліні, щоб не відставати в навчанні, він записався до числа студентів Шарлоттенбургського політехнічного інституту. Після повернення до Києва подовжив навчання в КПІ. Від природи Ф. Ф. Терещенко був наділений неабиякими здібностями і чіпкою пам'яттю, тому все схоплював на льоту.

Навчаючись на 2-му курсі КПІ, несподівано для родичів, Федір Федорович вирішив одружитися. Його нареченою була баронеса Беатриса Кайзерлінг, старша за нього на 5 років, але це його абсолютно не шокувало. Він закохався й прагнув щоб вона стала його дружиною. У той час для всіх студентів в обов'язковому порядку був потрібний дозвіл на одруження директора інституту. Федір зумів переконати в необхідності цього кроку директора КПІ і дозвіл було отримано. Весілля святкували 6 вересня 1909 р. в Петербурзі. Але жила молода сім'я в Києві в своєму власному будинку по вулиці Олександрівській, будинок 25 (нині Грушевського, 10), який Федір купив для своєї сім'ї, не бажаючи жити разом з матір'ю і прискіпливою, незаміжною тіткою Ольгою Миколаївною. Через рік по

дорозі до Відня Федір став батьком, оскільки дочка Наталія народилася під час подорожі — 23 квітня [2].

Роки навчання Федора Терещенка в КПІ сприяли зростанню його зацікавлення літакобудуванням. Вони збіглися зі значними позитивними змінами в організації навчального процесу. Це сприяло розкриттю здібностей молодого авіатора та набуттю досвіду практичної роботи. Підпорядкування навчання вимогам часу та передовим досягненням методології викладання сприяли підвищенню якості освіти. Найпередовіший технічний вуз того часу забезпечив високий рівень знань допитливого та талановитого конструктора — Ф. Ф. Терещенка.

Головним здобутком в організації навчання було те що інститут упродовж перших шести років існування фактично перейшов на предметну систему навчання, згідно з якою студент, прослухавши той чи інший курс, складав іспити не чекаючи загальної екзаменаційної сесії [3]. Це була одна з позитивних та зручних змін для студентів які працювали або займалися практичними розробками. Вона дозволяла здібним студентам, до яких належав й Федір Федорович, краще розкрити свої можливості, надавала їм більшої самостійності в організації свого учбового процесу та вивільняла час для самостійної практичної роботи.

В ті роки багато уваги приділялось методології надання знань. Викладання спеціальних дисциплін супроводжувалося вправами, складанням проектів і практичними заняттями у навчально-допоміжних лабораторіях і майстернях. Крім цього, влітку для студентів усіх відділень запроваджувалися практичні заняття. Практику проходили на фабриках, заводах, будівництвах, залізницях [4].

То були часи, початок ХХ ст., коли найбільше зацікавлення та захоплення привертало перші автомобілі та аероплани. Більшість не вірила в успіхи й серйозність цих винаходів та ставилася до них лише як до яскравих видовищ. Але досить швидко ці перші творіння започаткували перспективні напрямки розвитку техніки.

Набуттю досвіду та популяризації нових знань з авіабудівництва сприяли лекції які проводилися в ті роки в Києві. Так наприкінці 1908 р. до Києва приїжджав творець аеродинамічної науки проф. Микола Єгорович Жуковський. У приміщенні Купецьких зборів (нині Київська філармонія) він виступив з публічною лекцією «Успіхи повітроплавання», під час якої демонструвалися кінокадри авіаційної хроніки. На прохання студентів і за згодою хворого проф. М.Є. Жуковського цю лекцію Микола Делоне (учень М. Є. Жуковського) повторив у великій фізичній аудиторії КПІ. У подальшому проф. М. Делоне неодноразово виступав з лекціями про повітроплавання і планеризм. Ці лекції викликали винятковий інтерес до авіації широкої публіки та підштовхнули ентузіастів до практичної роботи. Дослідники вже зрозуміли, що механічний політ людини можливий і найголовніше, час для цього настав. Серед цих ентузіастів літакобудування був і Ф. Ф. Терещенко.

В ті роки ідея підкорення неба була близька до втілення. Вона згуртувала високоосвічених і талановитих молодих людей у Київському політеху. Тож, організована ще в 1906 р. при механічному факультеті КПІ повітроплавна секція реорганізувалася в 1908 р. в повітроплавний гурток (ПГ). В перші роки роботи

гуртківці розпочали вивчати загальні питання теорії авіаційної справи. Керівником гуртка став проф. КПП Микола Борисович Делоне. Його сміливі ідеї викликали навіть підозру поліції. Через це йому інколи забороняли читати публічні лекції з авіації. Попри відмову в коштах для досліджень і спорудження повітроплавних апаратів гурток нарощував оберти. Гуртківці проводили велику навчально-пропагандистську роботу, організовували громадські лекції, показові польоти, екскурсії тощо. Вони були захоплені створенням «літаючих машин». Працювали секції планерів, аеропланів, вертольотів, орнітоптерів і двигунів. Із гуртківців вийшла плеяда відомих інженерів. Гурток передплачував майже всі книги та журнали з повітроплавання, що видавалися тоді, як у середині країни так і за кордоном [5]. Ці події доленосно співпали з роками навчання Ф. Ф. Терещенка у КПП. Він виявив зацікавлення авіацією та активно включився в роботу гуртка.

Спочатку ніхто зі студентів-ентузіастів не здійснював самостійних польотів на аеропланах, власне, їх ще й не було. Поки що вони тільки вивчали креслення Леонардо да Вінчі, досвід іноземців і розробляли свої апарати, намагаючись розібратися в конструкціях машин, придбаних за кордоном. Уряд закуповував літаки «Фарман», «Ньюпор», «Райт», «Ваузен», а офіцерів відправляли на навчання до Франції.

Повітроплавний гурток КПП склав творче ядро Київського повітроплавального товариства (КПТ) зі своїм статутом і традиціями, засновницькі збори якого відбулися 1 травня 1909 р. Це товариство було вельми авторитетним в авіаційних колах об'єднанням, яке мало свої нагороди — почесні дипломи і свідоцтва, медалі, золотий, срібний і бронзовий нагрудні знаки. Кваліфікований актив лекторів з викладачів і професорів забезпечував підвищення теоретичних знань для всіх бажаних членів КПТ. Федір Федорович став діяльним членом Київського повітроплавального товариства та надавав йому матеріальну підтримку. На засіданнях товариства щонеділі читалися дві лекції або заслуховували дві доповіді, а з 13 жовтня 1909 р. М. Б. Делоне почав читати в КПП необов'язковий курс повітроплавання. КПТ брало активну участь в організації різних суспільних заходів щодо пропаганди авіації, допомагало ентузіастам порадами, збило дві бібліотеки з авіації (при правлінні товариства і в КПП), стало ініціатором створення музею.

Найголовнішим здобутком начального процесу КПП була творча праця талановитих вчених — викладачів. Саме вони відіграли головну роль у становленні Ф. Ф. Терещенка як авіатора. На той час у інституті формувалися та набували авторитету наукові школи механіків і математиків на механічному факультеті. Серед них школа В. Л. Кирпичова з теорії міцності; С. П. Шейнберга з гідравліки; П. Котельникова з теорії гвинтів; М. Б. Делоне з авіабудування; С. П. Тимошенка з опору матеріалів; К. Г. Шиндлера з сільськогосподарського машинобудування; В. П. Іжевського з металургії, Г. Г. Де Метца, О. Г. Гольдмана з фізики; Д. П. Рузького з гідромеханіки, В. П. Єрмакова з математики; В. О. Плотникова, В. Ф. Тимофєєва з електрохімії і неводних розчинів; М. А. Артем'єва з основ електротехніки та ін.

Творча атмосфера, яка склалася в КПІ, спонукала багатьох самодіяльних конструкторів до створення літаючих апаратів. Серед них професор КПІ князь О. С. Кудашев, І. І. Сікорський, Ф. І. Билінкин, О. Д. Карпека, брати Касяненки і багато ін. До їх числа належав й Ф. Ф. Терещенко.

У вересні — листопаді 1909 р. в Російській Імперії пройшли демонстраційні польоти французьких гастролерів Ж. Леганьє і А. Гюйо. Тоді з'явилися перші дипломовані російські льотчики — М. Н. Єфімов, С. І. Уточкин їх число весь час збільшувалося. Вони ввезли до Росії багато іноземних літаків, які почали копіювати, особливо після успішних польотів у багатьох містах. То були неспокійні роки пошуку та перших досягнень. Робота кипіла не тільки у стінах політеху, а й на київських подвір'ях: на Львівській, 5 влаштував майстерню Василь Іордан; Федір Билінкин збирав свій апарат в ангарі на Сирці; Ігор Сікорський у батьківському саду на Ярославовому Валі, 15 намагався сконструювати перший у світі вертоліт. Усе робили власним коштом [6].

Федір Федорович захопився аеропланами. Він виявляв яскраві здібності як авіаконструктор і авіабудівник, тож, активно розпочав роботу по створенню власного літака. Для цього навесні 1909 р., прямо в своєму маєтку, в 140 верстах від Києва, в селищі Червоне Бердичівського повіту Волинської губернії (це селище перейшло у спадок Федору Федоровичу від батька) зовсім поряд з палацом, одним з перших у країні, він організував майстерні для створення літаків власної конструкції. Поряд з с. Червоним він обладнав льотне поле, розміром — 41 гектар. В Червоному знаходився величний замок, де жив Федір Терещенко, цукровий завод, де варився найсолодший цукор у Російській Імперії, давній парк, де розташовані два «озера кохання», біля яких любив прогулюватися їх власник. Ця історична місцевість може багато розповісти про зародження авіації в нашій державі [7]. Майстерні були обладнані деревообробними верстатами: свердлувальними, фрезерувальними, стругальними, шліфувальними. Також тут виконували роботи з металообробки. Двигуни закуповувались за кордоном. Ці майстерні були започатковані як дослідне виробництво.

З с. Червоним тісно пов'язане ім'я Володимира Петровича Григор'єва (1883–1948), уродженця міста Кронштадта. З 1908 р., ще будучи студентом, В. П. Григор'єв працював у Ф. Ф. Терещенка — спочатку просто на службі. З серпня 1909 по 1915 рр. він був завідуючим майстернями в с. Червоному, а згодом працював тут — конструктором, помічником директора по технічній частині.

Таким чином, студент Київського політехнічного інституту Федір Терещенко став одним з перших, хто побудував свій літак по західному зразку. Над розробкою його конструкції він працював разом зі своїми помічниками. Спочатку Федір Федорович виписав аероплан з Франції, він прибув у Червоне в травні 1909 року. Після детального вивчення його устрою та випробовування Федір Федорович вирішив створити власний аероплан. В цей час повністю розкрились найкращі риси його талановитої натури — здатність до самозабуття віддаватися улюбленій справі та наполегливо йти до поставленої мети. Молодий конструктор настільки захопився роботою, що перший свій літак Федір Федорович викотив з майстерень

вже 25 грудня того ж — 1909 року! Хоча він і нагадував аероплан типу «Блеріо-ХІ», але вражає швидкість втілення в життя задуманого. Згодом Ф. Ф. Терещенко видав альбом креслень літака. То був один з перших літаків побудованих у Києві. Газета «Киевлянин» від 12 січня 1910 р. писала: «Всі частини аероплана виконані київськими майстрами дуже точно, двигун системи Анзані виписаний з-за кордону. На свій аероплан молодий винахідник не дивиться як на щось закінчене, а як на перший крок до створення досконалішого приладу.»

наприкінці 1909 р. Федір Терещенко отримав запрошення М. Жуковського прийняти участь у роботі «ХІІ Съезда российских естествоиспытателей и врачей» в Москві. На з'їзді був виставлений його перший літак без двигуна [8]. То був час бурхливого розвитку авіації й небувалого зростання інтересу до неї російської публіки. Аудиторії в яких проходили засідання були переповнені слухачами. Доповідь студента КПІ Ф. Ф. Терещенко про особливості конструкції нового аероплана власної розробки викликала великий інтерес. Його виступ супроводжувався демонстрацією діапозитивів. Завдяки винахідливості й знанням він гідно заперечував опонентам та отримав підтримку й зацікавленість спеціалістів. А його відповіді на запитання слухачів, серед яких були відомі учені, інженери та математики, супроводжувалися оплесками. На той час йому ще не було навіть 22 років. Таким чином вельми корисне захоплення молодого конструктора з України сприяло зародженню та становленню нової галузі промисловості — авіабудування в нашій державі.

Вже в найближчі роки завдяки наполегливій праці українських інженерів-аматорів та підтримці українських промисловців, наздоганяючи на початку минулого століття промислову Європу, Російській Імперії вдалося випередити світ за кількістю та якістю технічних винаходів. За чотири роки (з 1909-го по 1912-й) у Києві було сконструйовано 40 різних типів аеропланів, з яких 13 монопланів, 21 біплан і 3 гелікоптери. Вже в квітні 1910 р., у столиці, з успіхом пройшов Перший Всеросійський авіаційний тиждень.

Федір Федорович не збирався будувати копії французьких аеропланів, а мріяв будувати свої. Відчуваючи недолік знань 21-річний Ф. Терещенко вирушає вчитися до Франції — на той час самої передової авіаційної держави. Вчився він у Луї Блеріо. Блеріо тільки що вперше в історії пересік на аероплані власної конструкції пролив Ла-Манш, а після цього побив рекорд швидкості американців — досяг 77 км/год. Отримавши нові знання та поради від досвідченого авіаконструктора весною 1910 р. він повертається до Києва.

В цей час Ф. Ф. Терещенко робить перші спроби польотів на літаку власної конструкції. «Я страшенно радий, що мені вдалося літати. Це так приємно, що важко навіть описати почуття. Так, як літаю я, небезпеки немає абсолютно. Більш ніж 12 метрів не підіймаюся», — з радістю розповідав у листі до матері, Надії Володимирівни, двадцятидвохрічний Федір [9].

Вже 2 серпня 1910 р. на Червонському аеродромі Федір Федорович складає іспит на звання пілота-авіатора. Тепер він сам мав можливість бути інструктором та навчати бажаючих льотному ділу.

Крім розмірковування над проектом свого нового літака Федір Федорович веде дослідження з питань технології авіаційного виробництва. У цьому ж році він створив пристрій для з'єднання дерев'яних частин аероплану. Цей прилад був запатентований на ім'я Ф. Ф. Терещенка.

Федір Федорович був налаштований на створення нових моделей літаків та налагодження процесу їх виробництва. Його листування з М. Є. Жуковським сприяло цим намірам та спонукало до плідної співпраці. В 1910 р. ними розглядався проект побудови аеродинамічної лабораторії в с. Червоному. Але Ф. Ф. Терещенко відмовився від нього через високу собівартість та необхідність для його реалізації будівництва електростанції. А в 1914 р. їх спільну зацікавленість викликала робота з будівництва аеродинамічної труби в Москві [10].

Ф. Ф. Терещенко намагався всіляко сприяти розвитку авіації в Києві та поза його межами. В ті роки польоти і випробування своїх моделей конструктори-аматори здійснювали скрізь, де тільки було можливо: на іподромах, стрільбищах, у парках. Тому Київське товариство повітроплавання шукало можливості збудувати аеродром. Федір Терещенко запропонував зібрати кошти і першим вніс 3000 рублів. Вже 18 червня 1911 р. на Куренівському аеродромі (тоді околиця Києва) відбувся перший «Київський авіаційний тиждень». На аеродромі були ангари, погреб для пального. З трибун глядачі спостерігали за спробами авіаторів відірватися від землі на машинах власної конструкції. До цього часу багато учбових польотів проходило на аеродромі в с. Червоному, що належав Ф. Терещенку.

Студент КПІ Федір Терещенко був повністю поглинутий літакобудуванням та підкоренням неба. У серпні 1911 р. Федір Терещенко разом із знаменитим Ігорем Сікорським продемонстрував на авіаційному тижні у Києві свій оригінальний аероплан «Терещенко-3», а наступної весни побудував нову модель — моноплан з м'якими крилами і сорокосильним двигуном. Відтоді мало не щорічно Федір Федорович створював нові моделі літаків власної системи й поліпшував уже існуючі. У більшості літаків й інших виробів, що носили ім'я Ф. Ф. Терещенко, він був лише співавтором. Їх конструювали люди, що служили у нього [11].

Через своє захоплення авіацією Федір Федорович навіть не закінчив останній курс інституту, хоча демонстрував відмінні знання. Тож, в 1912 р. за власним бажанням залишив навчання в КПІ та сконцентрував свої зусилля та досвід на будівництві літаків. Власними коштами він налагодив виробництво у с. Червоному.

В обладнаних авіамайстернях він подовжував розробку нових моделей літаків та налагодив процес їх виробництва. У 1913 р. на метало- і деревообробних верстатах майстерень працювали 25 робітників, з них 7 службовців. Як пише в своїй роботі краєзнавець Юрій Андрійчук заробітна плата робітників складала майже 6 тис. рублів, а в службовців — 16,5 тис. рублів [12]. Це дуже великі гроші для тих часів, такі що навіть викликають сумніви. Згодом кількість робітників в авіамайстернях значно збільшилась — до 200 чоловік.

Влітку 1913 р. Федір Федорович їздив до Європи купувати устаткування і матеріали. Загалом у 1910–1915 рр. Терещенко вклав 150 тис. рублів у будівництво авіамайстерень і ще за 720 тис. рублів побудував у селищі будинок і господарські

приміщення для працівників, конструкторів і авіаторів. Майстерням був потрібний також льотчик-випробувач. Таким чином с. Червоне перетворилося на один з центрів розвитку авіації в Російській Імперії.

У співавторстві з іншими авіаконструкторами Київського товариства повітроплавання Федір Терещенко розробив сім оригінальних моделей аеропланів. Розглянемо найбільш вдалі з них.

Моноплан Терещенко і Зембінського. Цей літак був побудований Ф. Ф. Терещенко і інженером Сергієм Сергійовичем Зембінським. Він був як і три подальших, одномісний високоплан. Випущений він був у 1912 р. Крила літака на кінцях були трохи відтягнуті назад, мали вирізи в основі задньої кромки для огляду вниз. Шасі — з довгими протикапотажними полозами були підперті додатковими підкосами. До полов кріпилася вісь коліс на гумовій амортизації. Двигун — «Гном» у 50 к. с. — був оточений сильно вирізаним капотом. Літак мав передню центрівку, рідку у той час [13].

На початку Першої світової війни Федір Федорович будував літаки-винищувачі власної системи. Ф. Ф. Терещенко запросив до себе для роботи австро-французького авіатора і конструктора А. Пішофа. Спільно з ним він побудував у 1913–1914 рр. три дуже схожих літака — № 5, № 5 бис і № 6.

Моноплан Терещенко і Пішофа («Терещенко № 5») відрізнявся від попереднього короткими полозами шасі, укороченим носом і формою капота, що закривав двигун лише зверху. Полотно було покрите аеролаком. В конструкції застосовувалися ролики. У літаку було пристосування для самостійного старту силами одного лише льотчика без сторонньої допомоги. На цьому літаку А. Пішоф досить вдало літав у Києві [14].

«Терещенко № 5 бис» — майже копія попереднього але з двигуном «Гном» в 60 к. с. на першому екземплярі і 80 к. с. (швидкість 135–140 км/г) на двох інших. Перший «Терещенко № 5 бис» цієї модифікації був одним з головних експонатів повітроплавального відділу Всеросійської торгово-промислової та сільськогосподарської виставки у Києві 1913 р., в організації якої брав участь Ф. Ф. Терещенко. Поряд з цим літаком у павільйоні Червонської авіамайстерні демонструвались: пропелери, спеціальний фургон для перевезення літаків і намет-ангар, розроблений Федором Федоровичем. Другий екземпляр літака «Терещенко № 5 бис» випробовувався на фронті в 1914–1915 рр. [15]. За висновком військових льотчиків, зробленому в січні 1915 р. літак мав непогані льотні якості. Літак мав нормальний запас горючого — на три години польоту. Льотчик-випробувач, зробивши на нім близько 20 польотів, стверджував у своєму звіті: «Машина слухається керма добре, стійкість подовжня хороша, стійкість поперечна гірше, ніж в «Ньюпора», і краще ніж в «Фармана» <.> споруда ретельна, шасі міцне і хороше, зліт, політ і спуск легкі». Наголошувалося також на вдалу конструктивну розробку. <.> Льотчик-випробувач скаржився, що «видна дуже невелика частина землі, це не дає цілісного враження про місцевість». На основі випробування склалася думка, що «апарат системи Терещенко вдалиий як спортивний, але для застосування у військової розвідці не годиться» [16].

«Терещенко № 6» — той же літак, що і № 5 бис, але з двигуном «Рон» в 60 к. с., вперше встановленим на літаку російської конструкції. Показав хороші льотні характеристики [17].

Літаки Ф. Ф. Терещенко стали конкурентами тодішнім брендам «Блери», «Морану Сольньє» і «Фарману». Завдяки цим вагомим здобуткам в авіабудуванні родина Терещенків отримала графський титул.

Окрім конструкторів, Федір Федорович співробітничав і з видатними льотчиками (авіаторами) того часу — наприклад точно відомо, що в Червоне приїжджав Павло Миколайович Нестеров (1887–1914) — видатний російський військовий льотчик, який назавжди вписав своє ім'я в історію авіації, як автор «петлі Нестерова» — мертвої петлі.

А ось видатна російська льотчиця-спортсменка Любов Олександрівна Галанчикова (1889–1961) — один з піонерів авіації серед жінок у світі, не просто приїжджала в с. Червоне. Вона працювала у Федора Федоровича льотчиком-випробувачем. Л. О. Галанчикова була автором світового рекорду швидкості серед жінок (листопад 1912 р.). На той час вона вже встановила і всеросійський рекорд швидкості. За свої заслуги вона стала шефом-пілотом фірми «Фоккер». Згідно з контрактом складеному в грудні 1913 р., Любов Олександрівна зобов'язалася протягом року «літати лише на апаратах, які будуть надані фірмою «Червонської авіа майстерні»» [18]. Крім того, вона залишала за собою всю відповідальність за «нещасні випадки, які можуть статися під час польотів». Брати пасажирів на борг було можливо лише по їх розписці. За це Федір Федорович зобов'язувався платити Галанчиковій щомісячно 500 рублів, надати їй квартиру для мешкання та безкоштовний проїзд по країні.

На той час ім'я Ф. Ф. Терещенка стало досить відомим, він підписав контракти з військовим відомством у Петербурзі. Авіамайстерні в с. Червоному розпочали виробляти апарати системи «Фарман», «Моран-Сольньє». Причому Федір Федорович не просто копіював зарубіжні моделі, а й удосконалював їх. Під час Першої світової війни в с. Червоному було побудовано і відремонтовано декілька десятків літаків. Майстерня виготовляла не тільки аероплани, а також кулеметні установки, бомбомети й інше устаткування. Таким чином було виконано замовлень на суму 792 633 рублів.

Одним з замовлень від військового відомства, які виконували авіамайстерні Ф. Ф. Терещенка був контракт на спорудження літаків типу «Вуазен». Але спроби побудувати ці літаки виявилися невдалими: машини не мали озброєння, в їх конструкції спостерігалися відхилення від стандартів, внаслідок чого запасні частини заводу «Дукс» до них не підходили.

На Червонському аеродромі у 1914 р. було покладено початок розповсюдженню приватного туризму в Росії на російському аероплані [19].

У 1914 р. Федір Терещенко одержав патент за винахід «гнучкого крила», яке дало можливість регулювати швидкість польоту аероплана без необхідності зміни кута польоту. Теоретичні й практичні дослідження були природні для Федора Федоровича. У 1916 р. він зареєстрував ще два винаходи: аеропланне крило

з кривизною поверхні, що змінюється, і переносний прилад для випробування дерева на вигин і стискування.

Продовжуючи традиції своєї родини Федір Федорович активно займався також благодійною діяльністю. Він був опікуном міського училища, лікарень і дитячого притулку в Глухові, допомагав обладнати авіамайстерню у Київському політехнічному інституті. З початком Першої світової війни він віддав під лазарет на 50 ліжок свій будинок по вул. Олександрівській, 25 і сплачував його утримання [20]. У 1914 р. він організував також поїзд-майстерню для ремонту літаків на фронті, сконструював намет-ангар для ремонту літаків у польових умовах. Ця майстерня вдало працювала. Її продуктивність в окремі місяці досягала від 50 до 65 літаків.

Розвиток військового повітряного флоту потребував коштів. Ф. Ф. Терещенко надав гроші для будівництва літака «Лля Муромець», конструктора І. Сікорського. Літаки цього типу вдало використовувалися під час Першої світової війни, як бомбардувальники.

наприкінці 1914 р. Федір Федорович переїздить до Києва з наміром створити авіаційне підприємство, яке б випускало півтори сотні літаків на рік. Але плани довелося змінити. Через події Першої світової війни над Києвом нависла загроза окупації. В 1915 р. устаткування майстерень довелося евакуювати в місто Орел, а звідти — до Москви. На новому місці Федір Федорович Терещенко змушений був продати евакуйоване майно акціонерному товариству «Дукс», яке представляло в Росії фірму Анрі Фармана. На фронт поїхала й Л. О. Галанчикова. Під час війни вона воювала в складі російської армії. Відважна жінка прожила 80 років і померла в Америці.

Ці роки ускладнилися для Ф. Ф. Терещенко погіршенням сімейних стосунків. Він завжди був дуже енергійною та цілеспрямованою людиною. Сидіти на одному місці для Федора Федоровича було тортурою. Він користувався повагою та прихильністю оточуючих. Був душею компанії та улюбленцем жінок. На відміну від нього дружина відрізнялася досить спокійним, навіть флегматичним характером. Через відмінність характерів їх родинне життя не склалося. Дружина, швидше за все, не безпідставно, звинуватила його в невірності і в 1916 р. вони розлучилися.

На Федора була накладена епітимія — церковне покарання, що передбачало пости, тривалі молитви і штраф на користь дружини у розмірі 250 тис. руб.

Але навіть у ці складні для нього часи він продовжував займатися конструкторською працею. У цьому ж 1916 р. він випробував нову модель літака «Терещенко — 7», виготовлену в майстернях Київського політехнічного інституту. Цей літак Ф. Ф. Терещенка був побудований у співавторстві з В. П. Григорьевим. То був одностоєчний біплан з двигуном «Гном Моносуап» 100 к. с. на двох чоловік. Аероплан розвивав швидкість до 150 кілометрів на годину. Саме у цьому літаку Терещенко втілював ідею зміни кута атаки несучих поверхонь. Ця модель була міцніша і безпечніша за ін. Літак призначався до використання як розвідник або винищувач. 29 серпня 1916 р. спорудження літака було закінчено. Після цього його відправили для випробувань до Москви. Літак був взятий на озброєння російської армії, він ще доводився та удосконалювався до середини 1917 р. [21].

Льотні випробування закінчилися успішно і ще більше підштовхнули Федора Федоровича до реалізації своєї мрії — зробити Київ «авіабудівною» столицею. Але мріям не вдалося здійснитися. Модель «Терещенко — 7» була останньою роботою піонера вітчизняного літакобудування.

Федір Федорович виїхав з Росії після Жовтневої революції 1917 р. Більше авіацією він не займався. Але все своє подальше життя зберігав любов до неба — вивчав устрій Всесвіту, намагався розгадати його таємниці. Він зберігав у своїй душі любов до прекрасного та незвіданого. Його найбільшими пристрастями наприкінці життя були музика та астрономія. Щодо останньої то він навіть видав матеріали своїх досліджень та висновків. Помер видатний авіаконструктор у Парижі в 1950 році.

В маєтку Ф. Ф. Терещенка в с. Червоне, в 1928 р., сталася серйозна пожежа, яка знищила інтер'єри палацу. Згодом тут був зроблений ремонт, але в середині вже ніколи не було як раніше... Не було поруч людини яка силою своєї думки та наполегливою роботою наповнювала цю місцевість любов'ю до життя, до праці та до неба.

В 2003 р. с. Червоне та батьківський маєток відвідала донька Федора Федоровича Терещенка — Наталія Федорівна Терещенко. Досить символічно — що її візит передував 95 річницю польоту першого батьківського літака, народження якого майже співпало в часі з її днем народження.

Федір Федорович був меценатом, яскравою людиною, яка цілеспрямовано йшла до своєї мети й досягла її. Він віддавав всі свої сили служінню рідній державі і прославив її польотом своєї думки. Він збудував перші літаки, втіливши в життя мрію людства про підкорення неба. Його життя це приклад для молоді — можливості втілення в життя найсміливіших задумів, патріотизму, професійного зростання та самовдосконалення. Його ім'я назавжди залишиться в історії авіації і в нашій пам'яті.

КПІ пишається своїм учнем!

Література:

1. Федір Федорович Терещенко [Електронний ресурс]: Вільна енциклопедія. — Режим доступу до публікації: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>.
2. Ковалинский В. В. Меценати Києва / Ковалинский В. В. — К.: «Кий», 1998. — 528 с., С. 320.
3. Київський політехнічний і київський сільськогосподарський інститут: XXV років. 1998–1923: Ювілейний збірник. — К.: Держ. трест «Київдрук», 1924. — 279 с., С. 146–148, 151–154.
4. Беляков Г. Ф. Київський політехнічний інститут. Нариси історії / Беляков Г. Ф., Василенко Є. С., Вілков М. Ф. и др. — К.: Наук. думка, 1995. — 320 с., С. 23, 24.
5. Механіко-машинобудівний факультет. Нарис історії / Бобир М. І., Суслев В. К., Кирилюк Ю. Є. и др. — К.: МІВВЦ, 1998 р. — 192 с., С. 24–26.

6. Літати — так літати / Наталія Гамоля, Віталій Мухін. [Електронний ресурс] // Український діловий тижневик «Контракти» — 2005. — № 21. — 23 травня. — Режим доступу до публікації: http://www.kontrakty.com.ua/show/ukr/rubrik_main/21200515.html
7. Червоні. [Електронний ресурс] // Волинська губернія, Житомирська область. Житомир. — Режим доступу до публікації: <http://www.sergekot.com/chervone>
8. История воздухоплавания и авиации в СССР (период до 1914 г.) / [Под ред. В Д. Попова] — М.: Оборонгиз, 1944. — 648 с., С. 475–477.
9. Сургай Людмила. Пионеры киевского неба [Електронний ресурс]// Киевский телеграф. Общественно-политический еженедельник — 2008, 31 октября — 6 ноября № 44 (442). — Режим доступу до публікації: <http://telegrafua.com/442/>
10. Ковалинский В. В. Меценаты Киева / Ковалинский В. В. — К.: «Кий», 1998. — 528 с., С. 332, 333.
11. Самолеты Ф. Ф. Терещенко//Автомобильная жизнь и авиация. — 1914. — № 3. — С. 23, № 4. — С. 32.
12. Ковалинский В. В. Меценаты Киева / Ковалинский В. В. — К.: «Кий», 1998. — 528 с., С. 323.
13. Техника воздухоплавания — 1912, № 8, С. 531.
14. Аэро- и автомобильная жизнь — 1913., № 10, С. 12.
15. Центральный государственный военно-исторический архив у Москве, Ф. 2008, оп. 1, д. 501, с. 2, 24, 365–372.
16. Аэро — и автомобильная жизнь. — 1914, № 2, С. 15–17.
17. Автомобильная жизнь и авиация.- 1914. — № 3. — С. 23; № 4 с. 32.
18. Іваненко М. Експонати, що просяться до музею [Електронний ресурс]// Радянська Житомирщина — 23 серпня 1982 р. — Режим доступу до публікації: http://chervone.com/publ/eksponati_shho_prosjatsja_do_muzeju/2-1-0-112
19. В. Ковалинский. Семья Терещенко. — К.: Пресса Украины, 2003. — 388 с., С 281.
20. Киевлянин. — 9 января 1913 р.
21. Шавров В. Б. История конструкций самолётов у СССР до 1938 г. [Електронний ресурс] — [3-е изд.] — М.: Машиностроение, 1985. — 752 с. — Режим доступу до публікації: http://eroplan.boom.ru/shavrov/sh_cont.htm