– 13 с. **17.** *Зубков А. И.* Осаждение из паровой фазы в вакууме дисперсноупрочненных фольг меди с субмикрозернистой структурой / А. И. Зубков, А. И. Ильинский, В. М. Шулаев и др. // Вопросы атомной науки и техники. – 2003. – №5. – Серия*:* Вакуум, чистые материалы, сверхпроводники. – С. 24–29. **18.** *Зубков А. И.* О возможности старения быстрозакаленных сплавов Cu-Mo / А. И. Зубков, А. И. Ильинский, О. А. Подгорная // Физика металлов и металловедение. – 1990. – №10. – С. 197–199. **19.** *Ильинский А. И.* О старении быстрозакаленных сплавов на основе меди / А. И. Ильинский, А. И. Зубков, А. В. Субботин и др. // Функциональные материалы. Т. 1. – 1994. – №2. – С. 73–77. **20.** *Субботин А. В.* Влиянии термической обработки на физико-механические свойства вакуумных конденсатов / А. В. Субботин // Вестник НТУ «ХПИ», – Сб. Научн. трудов. Тематический выпуск "Технологии в машиностроении". – Харьков : НТУ "ХПИ". –2005. –№ 23. – С. 183–187. **21.** *Зубков А. И.* Структурообразование и свойства дисперснотвердеющих композиционных материалов, полученных совместным соосаждением отдельных компонент паровой фазы с последующей термообработкой / А. И. Зубков, А. И. Ильинский, В. М. Шулаев и др. // Вопросы атомной науки и техники. – 2002. – №1. – Серия: Вакуум, чистые материалы, сверхпроводники. – С. 103–105.

Надійшла до редколегії 07.06.10

УДК 001:62(09)

Л. С. ПЕРЕЛИГІНА, завідувач відділу науково-освітньої роботи, Державний політехнічний музей при НТУУ „КПІ"

М.І.СОРОКІН І М.В.ШИДЛОВСЬКИЙ: ІСТОРИЧНЕ ПЕРЕХРЕСТЯ

Обоснована вероятность знакомства конструктора винтокрыла М. И. Сорокина с известным авиапромышленником М. В. Шидловским.

Обосновано вероятність знакомства конструктора винтокрыла М. И. Сорокина с известным авиапромышленником М. В. Шидловским.

The probability of meeting rotary-wing aeronautic designer N.I.Sorokin with known air industrialist M.V.Shidlovsky is proved.

Не звертає той, хто дивиться на зірку
Леонардо да Вінчі

М. І. Сорокін

З історії авіації, стосовно перших кроків практичного гвинтокрилобудування в Україні, відомо лише про будування І. І. Сікорським у 1909–1910 рр., в м. Києві своїх перших гелікоптерів. Проведені автором дослідження в цій історичній царині, дозволили виявити факт будування в 1911–1914 рр., в м. Новгород-Сіверському, Миколою Івановичем Сорокіним гвинтокрила подовжньої схеми. Складність досліджень полягала в практичній відсутності історичних матеріалів, що могли б підтвердити чи, навпаки, спростувати цю історичну подію. Єдиними доказами виявилися „німі" фотографії з сімейного альбому сестри М. І. Сорокіна, Наталії. Але для повноти історичного опису цього замало: потрібно ув'язати М. І. Сорокіна з відомими

особистостями того часу, знайти історичні документи, що вказували б на пересікання його творчого шляху зі шляхами вже добре знаних в історії техніки фахівців того часу. Такою відомою особистістю в історії авіабудування й автомобілебудування був Михайло Володимирович Шидловський. Доказу знайомства цих двох відчайдушних чоловіків, які були захоплені й розуміли важливість і необхідність займатися такою новою й достатньо невідомою справою – будуванням літальних апаратів, присвячена дана робота.

Доля М. В. Шидловського склалася трагічно. Тривалий час обставини його смерті були невідомими. Вважалося [1], що у серпні 1918 р. Михайло Володимирович та його 18-річний син Михайло, при спробі виїхати у Фінляндію, були заарештовані й розстріляні більшовиками. Про це пише і К. Фінне [2]. За ним вони, навіть були "по-звірячому вбиті". Завдяки пошуковій роботі історика Дмитрія Митюрина, який мав можливість ознайомитися з карною справою № 9964, що зберігається в Архіві УФСБ по С.-Петербургу та Ленінградській області, вдалося прочинити завісу таємності смерті М. В. Шидловського [3].

М. В. Шидловський

Виявляється, син Михайла Володимировича був членом антирадянської організації „Єдина Велика Росія", що діяла в Петрограді з початку 1919 р.: він був зв'язковим зі штабом генерала М. М. Юденича. За Михайлом, співробітниками Надзвичайної комісії (НК), було встановлено стеження і наприкінці 1919 р. він був заарештований при спробі доставити М. М. Юденичу таємні відомості, що були викрадені зі штабу Червоної Армії. Разом з ним був заарештований ряд офіцерів, які займали керівні посади в Червоній Армії. Начальник Оранієн-бауманського авіаційного дивізіону Б. П. Берг, який проходив по цій справі як "англійський шпигун", дав свідчення про те, що неодноразово зустрічався з М. В. Шидловським, розмовляв з ним про політичне становище та можливий від'їзд до І. І. Сікорського. Цікаво, що показань самого Михайла Володимировича та його сина у справі № 9964 немає. Коли М. В. Шидловський звернувся до петроградської НК з проханням відпустити його неповнолітнього сина, то чекісти, посилаючись на показання Б. П. Берга, заарештували і самого Михайла Володимировича, людину, яку вони ж самі в своїх документах називали „создателем русской авиации". Батько і син Шидловські були засуджені до смертної кари. Вирок був виконаний 14 січня 1921 р.

Реабілітовані вони були лише в 1998 р. В Постанові про реабілітацію, якою закінчується карна справа № 9964, констатується: "Протоколы допросов других осужденных в материалах уголовного дела отсутствуют и никаких доказательств виновности обвиняемых не имеется. При этом обвинение строится только на предположениях, поскольку указанные лица

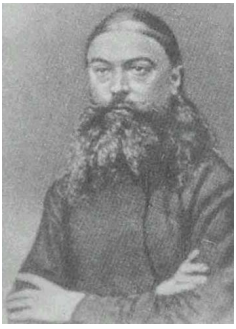
являлись бывшими князьями, дворянами или офицерами царской армии. При таких обстоятельствах следует признать, что все перечисленные лица были привлечены к уголовной ответственности по политическим мотивам" [3]. Підписана Постанова старшим радником юстиції В. С. Пугачевим.

Арешт і перебування в катівнях НК призвели до знищення, практично, всіх документів родини М. В. Шидловського. Щоб зрозуміти рівень соціального статусу Михайла Володимировича, спробуємо максимально відновити його родинне оточення.

Як відомо [2], М. В. Шидловський походив зі старовинної дворянської поміщицької родини. В Енциклопедії дворянських родів [4] поєднані тільки троє братів Шидловських (по батьку Володимиру): Микола, Олександр і Михайло. З урахуванням існуючої інформації про дворян Шидловських [4, 5, 6], дат і місць їх народження, можна стверджувати, що у Михайла Володимировича було ще двоє братів: Сергій і Дмитро. Таким чином виходить, що у відставного поручика Володимира Дмитровича Шидловського (1816–1892 рр.) і Катерини Арсеніївни Козлової [7] було, щонайменше, п'ятеро синів: Микола (1843–1907 рр.), Олександр (1845–1903 рр.), Сергій (26.06.1846–4.05.1912 рр.), Дмитро (1854 р.н.) і Михайло (20.07.1856–14.01.1921 рр.).

Дійсний тайний радник Микола Володимирович Шидловський був відомим державним діячем Царської Росії. З 1865 р. служив в Державній канцелярії. У 1892 р. був призначений сенатором, а в 1895 р. став членом Державної Ради і у 1907 р. – головою 2-го Департаменту (ред.: департаменту економіки) Державної Ради. В лютому 1905 р. став широко відомим як голова "комиссии для выяснения причин недовольства рабочих и изыскания мер к устранению таковых" [8].

Дійсний статський радник Шидловський Олександр Володимирович керував Уфимською та Полтавською казенними палатами.



І. М. Шидловський, 1843 р.

Шидловський Сергій Володимирович у 1872 р. закінчив Петербурзьку медико-хірургічну академію і став відомим біохіміком-гігієністом.

Шидловський Дмитро Володимирович був мировим суддєю Бірюченського повіту Воронізької губернії. У Харківському приватному музеї міської садиби зберігається запис з церковної книги, де зазначено, що він „27 квітня 1880 р. вінчався у Миколаївській церкві м. Харкова з донькою відставного капітана Євгенією Аполлонівною Тіполет (1858 р.н.). Поручителі: мічман Михайло Володимирович Шидловський, доцент, доктор медицини Василь Якович Данилевський, гвардії ротмістр Олександр Никанорович Куликовський" [5].

Стосовно відомого публіциста, поета та історика церкви Івана Миколайовича Шидловського (1816–1872 рр.) є всі підстави вважати його двоюрідним

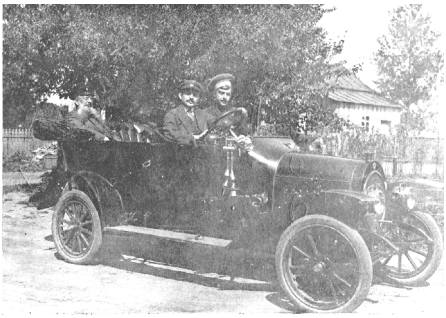
братом батька М. В. Шидловського. І. М. Шидловський, як і всі інші представники даної родової гілки дворян Шидловських, також народився в Бірюченському повіті Воронізької губернії. Закінчив Бірюченську повітову гімназію й юридичний факультет Харківського університету, працював у Міністерстві фінансів, товаришував з відомим письменником Ф. М. Достоєвським. У 1840 р. Іван Миколайович, через хворобу, залишає державну службу, оселяється у своєму маєтку в с. Грушівці й займається вивченням історії церкви [9, 10]. Зауважимо, що при розгляданні існуючого портретного зображення І. М. Шидловського вражає його зовнішня схожість з М. В. Шидловським.

М. В. Шидловський – начальник Ескадри Повітряних Кораблів

Михайло Шидловський був наймолодшим зі своїх братів. Освіту одержав у Петербурзькому морському кадетському корпусі й розпочав кар'єру офіцера Російського флоту. Здійснив навколосвітнє плавання на кліпері "Пластун". Вступив до Олександрівської військово-юридичної академії, після закінчення якої в 1887 р. подає у відставку й за рекомендацією свого старшого брата Миколи зараховується на службу в Державну канцелярію у якості помічника статс-секретаря Державної Ради. Потім він був переведений у Міністерство фінансів, де стає членом Ради. Дослужився до IY класу „Табелі про ранги" – дійсного статського радника. Членом Ради міністра фінансів М. В. Шидловський перебував до свого призначення у 1914 р. начальником Ескадри Повітряних Кораблів.

У 1894 р. М. В. Шидловський вирішує зайнятися підприємницькою діяльністю. Він купує акції і стає членом правління Російсько-Балтійського вагонного заводу (РБВЗ). Через деякий час його обирають Головою правління АТ РБВЗ і він фактично стає головним власником заводу. РБВЗ спеціалізувався на випуску товарних і пасажирських вагонів. Спад виробництва, що був пов'язаний із закінченням Російсько-японської війни, примушує М. В. Шидловського шукати нові шляхи у виробництві: у 1908 р. він запрошує в Ригу головного автоконструктора бельгійської фірми „Fondu", 26-літнього швейцарця Жульєна Поттера, й заключає з ним контракт на п'ять років. Ж. Поттер на РБВЗ відновлює конструкції своїх двох моделей легкового автомобіля Fondu. І вже з 1909 р. вони випускаються заводом М. В. Шидловського за назвами: „Російсько-Балтійський С" і „Російсько-Балтійський К". При великому інтересі російської публіки до автомобілів „Руссо-Балт" попит на них виявився незначним. Так, на Третій міжнародній автомобільній виставці у С.–Петербурзі 1910 р. було продано всього десять „Руссо-Балтів" [11].

Навіть інтерес Військового відомства Росії до автомобілів РБВЗ, що були пристосовані до Російського бездоріжжя, не спричинив значного збільшення їх випуску: на автомобільному ринку перевага залишалася за іноземними марками. Заклопотаний збільшенням прибутку АТ РБВЗ, М. В. Шидловський особисто приймає участь у пошуку ринків збуту. Такий висновок і подальше історичне припущення були зроблені на підставі дослідження старої фотографії з зображенням Михайла Володимировича, що знаходилася у сімейному альбомі Наталії Іванівни Сорокіної, сестри військового інженера Миколи Івановича Сорокіна.



М. В. Шидловський (на задньому сидінні) – почесний гість Сорокіних

На самому початку 1910–х рр. Михайло Володимирович приїздить до Новгород-Сіверського Чернігівської губернії, щоб ознайомитися з автомобільним промислом Івана Івановича Сорокіна, який організував автомобільний рух між м. Новгород-Сіверським і станцією Пирогівкою [12]. Як вдалося встановити по зовнішньому вигляду автомобільного засобу, що зображений на цій фотографії, І. І. Сорокін у своїй транспортній мережі використовував автомобілі відомої на той час німецької фірми NAG (Neue Automobil Gesellshaft).

На фото можна роздивитися М. В. Шидловського, який сидить на задньому дивані автомобіля NAG. За кермом автомобіля знаходиться водій у форменому одязі, а І. І. Сорокін стоїть на підніжці автомобіля.

З великою імовірністю можна говорити про ще одну мету візиту Михайла Володимировича до Новгород-Сіверського: брат І. І. Сорокіна Микола в ті часи, у своїй садибі, працював над закінченням гвинтокрила подовжньої схеми, будувати який він починав у С.-Петербурзі, в 1909 р. [13].

М. В. Шидловський

Великий Князь
Олександр Михайлович

Цікавитися авіавиробництвом М. В. Шидловський почав у 1910 р., створивши на РБВЗ авіаційну майстерню. Треба сказати, що на той час в Росії вже існувала військова авіація, на чолі якої стояв Вел. Кн. Олександр Михайлович Романов (1.04.1866–26.02.1933 рр.), двоюрідний брат Імператора Олександра III й двоюрідний дядя Імператора Миколи II. В 1906 р. він заключив торгову угоду з французькою фірмою "Bleriot-Voisin" на поставку аеропланів й надання інструкторів для навчання майбутніх військових льотчиків [14]. На відміну від Вел. Кн. Олександра Михайловича, М. В. Шидловський вважав, що треба будувати власні літаки, а не закуповувати у потенційного військового противника, а для цього необхідно створити власну промислово-авіаційну базу. Тому, за погодженням з Імператором Миколою II, він відряджає за кордон інженера Березовського з Повітроплавального парку С.-Петербурга й одного свого службовця з автомобільного відділу заводу. Інженер Березовський одержує особисте доручення придивлятися до всього, що відбувається в авіаційній промисловості за кордоном та придбати необхідні апарати і мотори. Березовський купує аероплан системи Соммера, що тоді тільки входив в авіаційну моду, та два мотори. Ця авіаційна техніка була доставлена ним на РБВЗ, де з цієї нагоди, була обладнана невеличка авіаційна майстерня по будуванню літальних апаратів. На початок 1911 р. в авіаційній майстерні було побудовано декілька аеропланів системи Соммера за французьким зразком, один з яких був зданий відділу Повітряного флоту, інші – Авіаційній школі, що була організована Михайлом Володимировичем у Ризі, на місцевому іподромі. Підприємець М. В. Шидловський, як колишній військовий, розумів, що, крім економічної доцільності, розробка й поступове удосконалення однієї російської системи літального апарата має ще один позитивний результат з точки зору військової стратегії. А у підсумку це дозволить накопичити необхідний досвід для створення нових літаків.

Тому в січні 1911 р. М. В. Шидловський запрошує на РБВЗ професора КПІ, кн. О. С. Кудашева, який на той час побудував в Києві перший російський біплан власної конструкції, і на якому 23 травня 1910 р. він здійснив перший політ. На літаку стояли двигун „Аннані” у 35 к.с., з повітряним охолодженням, і тягнучий гвинт Билінкіна-Сікорського. Пізніше М. В. Шидловський запросив на завод ще двох інженерів-винахідників: І. І. Воловського й Я. М. Гаккеля. Конструкція літака, що була запропонована І. І. Воловським, виявилася складною і тому була відхилена. О. С. Кудашев і

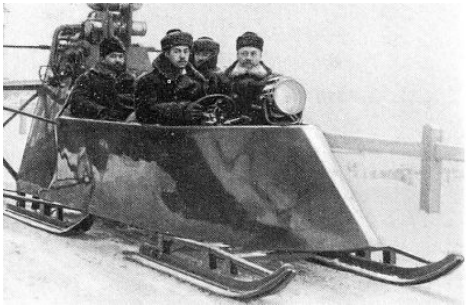
Ігор Сікорський

Я. М. Гаккель побудували свої літальні апарати до 1-ї Міжнародної повітроплавальної виставки, що відбулася в С.-Петербурзі навесні 1911 р. За схемою літак О. С. Кудашева був легким моноплано м з дуже простим шасі й далеко винесеним хвостовим оперенням. За літак "Кудашев-4" конструктору була присуджена Велика срібна медаль. Літак Я. М. Гаккеля був гідроаеропланом, встановленим на двох довгих поплавках.

Після повітроплавальної виставки в С.-Петербурзі М. В. Шидловський прийшов до висновку, що доцільно відокремити авіавиробництво від автомобільного: 27 травня 1911 р. авіаційна майстерня в Ризі була закрита, а з червня того ж року вона знову була відкрита, але вже в С.-Петербурзі, при автогаражі РБВЗ. Восени 1911 р. М. В. Шидловський отримує замовлення від Військового відомства на серію „Фарманів" і „Блері" й перетворює авіамайстерню в авіаційний відділ заводу. Подальші великі замовлення Військового відомства примусили Михайла Володимировича розширити та вдосконалити матеріальну базу авіаційного відділу: обладнати відділ токарними й деревообробними верстатами, організувати в ньому окремі спеціальні майстерні.

На посаду завідувача авіавідділу він запрошує студента КПІ І. І. Сікорського, який на той час вже був відомий в авіаційних колах як успішний авіаконструктор, організатор і випробувач. Під керівництвом І. І. Сікорського авіаційним відділом РБВЗ були побудовані аероплани "С6б", "С10" і "С11", що одержали перші премії за кращу конструкцію військового літака на двох конкурсах, які Військове відомство Росії проводило у 1912 і 1913 рр. Але не зважаючи на це, замовлення на виробництво цих літаків від Військового відомства М. В. Шидловський не одержує. Замість цього, не без участі Вел. Кн. Олександра Михайловича, Росія закуповує французькі „Морани" і „Депердюссени".

Тоді Михайло Володимирович вирішує підтримати ідею І. І. Сікорського й будувати багатомоторні літаки, що не мали зарубіжних аналогів. Так з'явилися на світ літаки „Гранд" („Русский витязь"), „Илья Муромець" („ИМ"). Ще до початку І-ої Світової війни літаки "ИМ" не мали собі рівних. Спочатку вони використовувались як розвідники. Були спроби зробити з них



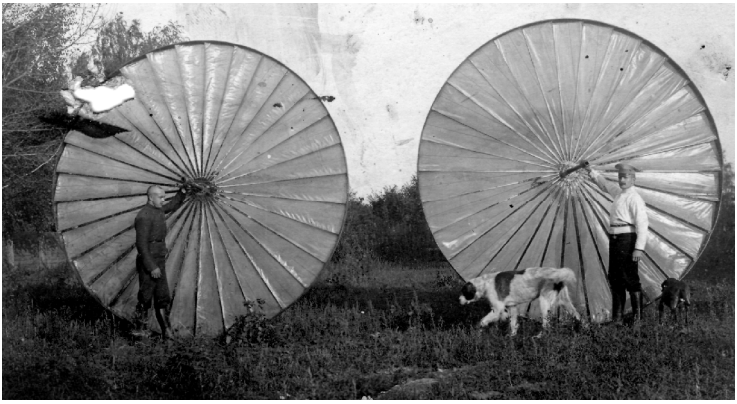
На аеросанях поруч з І. І. Сікорським М. В. Шидловський. 1912–1914 рр.

винищувачі: для цього під фюзеляжем, на спеціальній платформі, розміщували гармату. Коли почалася війна командир військового корабля Балтійського флоту О. М. Колчак запропонував М. В. Шидловському, з яким він підтримував товариські відносини, використати літаки „ИМ” для встановлення мінних загороджень у Ризькій затоці. Операція виявилася вдалою. Німецькі кораблі не змогли прорватися до Петрограду. Але все це було зроблено без узгодження з Військовим відомством і ще дратувало Вел. Кн. Олександра Михайловича, який вдався до інтриг [3]. Тоді Михайло Володимирович вдається до рішучих кроків: 10 грудня 1914 р. він домагається аудієнції Миколи ІІ, який до того ж добре знав і схвалював літаки І. І. Сікорського, хрещеними батьками якого були члени царської родини Романових. Від Царя М. В. Шидловський вийшов з наказом про формування Ескадри повітряних кораблів (ЕПК), яку ж сам повинен був очолити, з одержанням звання "генерал-майор". Так Микола ІІ „помирив” Вел. Кн. Олександра Михайловича і М. В. Шидловського: перший очолив „легку авіацію”, другий – „важку”.

І. І. Сікорський (другий зліва) в гостях у М. І. Сорокіна (перший справа)

Наведений вище матеріал про М. В. Шидловського необхідний для розуміння його особливої ролі в становленні авіабудування й автомобілебудування в Російській імперії. Це була відома, сміліва, рішуча, компетентна й впливова людина. Безперечно, він заслуговує, щоб його називали засновником авіабудівної й автомобілебудівної галузей промисловості Росії.

Прогресивне мислення М. В. Шидловського стосовно стратегічного розвитку авіабудівної галузі та доведений факт знайомства І. І. Сікорського з М. І. Сорокіним і його гвинтокрилом [15] дозволяють стверджувати, що перебуваючи в м. Новгород-Сіверському в 1910-х рр., Михайло Володимирович не міг не ознайомитися з роботою Миколи Івановича.



М. Сорокін (справа) на фоні гвинтів свого літального апарата

Таким чином, перший український винахідник гвинтокрила подовжньої схеми М.І.Сорокін був знайомий з М. В. Шидловським, відомим промисловцем Російської імперії, який зображений на фото з сімейного альбому Сорокіних, у якості почесного гостя, в автомобілі NAG. Скоріш за все, фото було зроблене самим М. І. Сорокіним. В подальшому планується провести дослідження знайомства й спільної роботи М. І. Сорокіна з відомим авіаконструктором С. В. Гризодубовим, який зображений, разом з Миколою Івановичем, на двох фотографіях з альбому, на одній з яких – на фоні гвинтокрила М. І. Сорокіна.

Список літератури: **1.** *Шидловский* Михаил Владимирович. – Режим доступу: http://avia-ryazan.narod.ru/shidlovsky.html. **2.** *Финне К. Н.* Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. – Белград, 1930. - Режим доступу: http://militera.lib.ru/h/finne_kn2/01.html. **3.** *Митюрин* Дмитрий. Предприниматель-патриот против Великого Князя [Текст] /Дмитрий Митюрин // Конкуренция и рынок. – 2005. – №27. – С.132–138. **4.** *Федорченко В.* Дворянские роды, прославившие отечество: энциклопедия дворянских родов. – Режим доступу: http:// books.google.com.ua/ books?id=2ERh. **5.** *Харьковский* частный музей городской усадьбы. – Режим доступу: http://ysadba.rider.com.ua/tree/sh.htm. **6.** *Воронежский* край. Памятные даты на 2006 год / Сост. Б. А. Фирсов; под ред. А. Н. Акиньшина. – Воронеж : ВОУНБ им. И. С. Никитина, 2005. –130 с. **7.** *Всероссийское* генеалогическое древо. – Режим доступу: http://www.vgd.ru/SH/shdlvski.htm. **8.** *Шидловский* Николай Владимирович. – Режим доступу: http://academic.ru/dic.usf/enc_biografy. **9.** *Иван* Николаевич Шидловский. – Режим доступу: http://nik-lasarev.nm/Writ_Inf/jubilee/Hidl_kii.htm. **10**. *Биография* Достоевского-1. - Режим доступу: http://Dostoevsky.df.ru/biografia-1.html. **11.** *Сто* лет автопроизводству в России. - Режим доступу: http://www.club-renault.ru/forum/index.php?showtopic=17317. **12.** *ДАЧО*, Ф. 145, оп. 2, спр. 591, арк. 130, 145. **13.** *Шавров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года / В. Б. Шавров. – М. : Машиностроение, 1994. – 704 с. **14.** *Вел.Кн.* Александр Михайлович. Книга воспоминаний // Иллюстрированная Россия, 1933. - Режим доступу: http://militera.lib.ru/menu/russian/a-m/index.html. **15.** Слободян Л. Р. До історії гвинтокрилобудування в Україні. /Л. Р. Слободян, Л. А. Коваленко, Л. С. Перелигіна, В. В. Янковий // Сторінки історії. – К. : ІВЦ Видавництво "Політехніка", 2008. – Вип.27. – С.202–212.

Надійшла до редколегії 23.04.10