

А.В. Корніюк, студ., І курс, гр. РА-16, ФІКТ
Науковий керівник – к.і.н., доц. М.Е. Кругляк
Житомирський державний технологічний університет

НЕВІДОМИЙ МОЖАЙСЬКИЙ

Шлях до здійснення мрії про політ людини в повітрі був надзвичайно важким. Тільки завдяки зусиллям багатьох видатних учених й інженерів XIX і XX ст. політ людини на літальному апараті, важчого від повітря, з мрії, що хвилювала розуми протягом багатьох століть, перетворився в практичну реальність, а нині навіть став буденною справою.

Історичні документи неспростовно доводять, що перший у світі літак був створений у Росії. Його творцем є Олександр Федорович Можайський. Він побудував і випробував перший літак на двадцять років раніше від американських братів Райт, яким до останнього часу абсолютно незаслужено приписувався цей винахід. «Я бажав бути корисним своїй Вітчизні», – писав О.Ф. Можайський в одній з доповідних записок.

Олександр Федорович Можайський народився 9 березня 1825 р. в сім'ї потомственого моряка, адмірала російського флоту Федора Тимофійовича Можайського. Отримав виховання в Морському кадетському корпусі, який блискуче закінчив 19 січня 1841 р., а потім був проведений в мічмани. Після семирічного плавання на різних кораблях в Балтійському і Білому морях Можайський в 1849 р. отримав чин лейтенанта. У 1850–1852 рр. плавав на Балтійському морі. У 1853–1855 рр. на фрегаті «Діана» брав участь у далекому плаванні Кронштадт–Японія. В кінці 1855 р. Можайський був призначений на бриг «Антенор», який крейсував у Балтійському морі і охороняв підступи до Фінської затоки від диверсійних набігів англо-французьких кораблів. У 1858 р. взяв участь у Хивінській експедиції, організовуючи її пересування по воді на спеціально збудованих для цієї мети суднах. Він склав перший опис водного басейну Аральського моря і ріки Амудар'я. Після повернення з експедиції Можайський був призначений старшим офіцером 84-го гарматного корабля «Орел».

8 вересня 1859 р. Можайський отримав черговий чин капітан-лейтенанта. Після спуску на воду кліпери «Вершник» він був призначений його командиром і плавав на ній в Балтійському морі до 1863 р. У 1863 р. був звільнений у відставку у зв'язку з вимушеним скороченням чисельності флоту після Кримської війни, але в 1879 р. був знову зарахований на дійсну військову службу в чині капітана 1 рангу і направлений у Морський кадетський корпус, де вів курс морської практики.

Ще в 1876 р. Можайський почав працювати над проектом літального апарата, важчого за повітря. Під час служби в Морському корпусі, він продовжував удосконалювати свій проект. У липні 1882 р. капітану 1 рангу Можайському було присвоєно звання генерал-майора зі звільненням від служби «за домашніми обставинами». Згодом Можайському було присвоєно звання контр-адмірала. Звільнившись зі служби, винахідник без допомоги з боку царського уряду продовжував удосконалювати літак, випробуваний у повітрі в липні 1882 р., і тільки смерть (19 березня 1890 р.) перешкодила йому закінчити будівництво нового літака.

Думка про створення літального апарата, важчого за повітря, з'явилася у Можайського ще 1855 р., коли він почав ретельні спостереження за польотами птахів і повітряних зміїв. У 1872 р. Можайський встановив залежність між підйомною силою і лобовим опором при різних кутах атаки і висвітлив питання польоту птахів. Німецький планерист Лілієнталь виконав аналогічну роботу на 17 років пізніше. У 1876 р. Можайський двічі піднімався в повітря і літав з комфортом на повітряному змії. Отже, Можайський першим у світі літав на повітряних зміях, випередивши на 10 років французького випробувача Майо (1886 р.), на 18 років англійця Баден-Поуела (1894 р.) та на 20 років австралійця Харгрева (1896 р.).

О.Ф. Можайський працював і над створенням літаючих моделей свого майбутнього літака. Він провів велику кількість експериментів, і у вересні 1876 р. побудував першу модель літака. Ця модель, названа ним «летючкою», складалася з невеликого човника-фюзеляжу, до якого під кутом 3° була прикріплена прямокутна несуча поверхня. Тягу моделі створювали три повітряні гвинти, один з яких розташовувався в носі човника, а два інших – в спеціально зроблених прорізах крила. Гвинти приводилися в рух заведеною пружиною. Для зльоту і посадки модель мала чотири колеса, розташованих під фюзеляжем. Модель здійснювала стійкі польоти зі швидкістю 5 м/с з додатковим навантаженням близько 1 кг. Невдовзі Можайський приступив до детальної розробки проекту свого літального апарата у натуральну величину. Проте це вимагало значних грошових сум, яких він не мав. Тому на початку 1877 р. він вирішив «піддати свій винахід суду наукової критики, запропонувавши військовому міністерству використовувати свій проект для військових цілей в майбутній війні з Туреччиною».

Отримавши лише частину обіцяної суми (2192 руб.), винахідник узявся за здійснення своєї програми і побудував нову модель аероплана. Навесні 1878 р. він вирішив перейти до спорудження літака в натуральну величину. Проте бюрократична тяганина не дала змоги реалізувати всі плани. 4 червня 1880 р. він звернувся до Департаменту торгівлі і мануфактури з проханням про видачу йому патенту на винайдений ним «воздухолетательний снаряд» і отримав його 3 листопада 1881 р. Це був перший у світі патент на літак. Після отримання патенту Можайський приступив до виготовлення окремих частин майбутнього аероплана.

Можайський звернувся до морського міністра С.С. Лісовського з метою отримання коштів на будівництво парових машин. Лісовський клопотав перед міністром фінансів про видачу Можайському 5000 руб., але отримав відмову. Тоді Можайський звернувся до військового відомства до генерал-ад'ютанта Грейга і домігся від нього обіцянки в підтримці за умови, якщо морський міністр буде про це клопотатись. Лісовський просив про видачу капітану 1 рангу Можайському 2500 руб. (замість проханих раніше 5000 руб.). Клопотання морського міністра було задоволено. На отримані гроші Можайський дав замовлення на виготовлення двох парових машин за розробленим ним проектом. У 1881 р. машини були виготовлені.

Випробування літака Можайського проходили в умовах великої секретності. 20 липня 1882 р. на військовому полі в Червоному селі зібралися представники військового відомства. Можайському летіти не дозволили, бо ж йому в цей час було вже 57 років. Випробування літака в повітрі довірили механіку І.М. Голубєву. Однак винахід О.Ф. Можайського було оголошено військовою тасмницею. Ніякої допомоги винахіднику як і раніше не надавалося.

Можайський відразу ж після перших випробувань приступив до поліпшення конструкції літака і спроектував для нього більш потужні машини. Після того, як були уточнені розрахунки та розроблено новий проект літака, Можайський 21 січня 1883 р. представив його на VII повітроплавний відділ Російського технічного суспільства. На засіданні, головою якого був М.А. Рикачев, Можайський зробив повідомлення про нову конструкцію літака і виконані ним роботи. Для докладного розгляду нових робіт була створена комісія, яка, ознайомившись з результатами робіт, визнала бажаним, «щоб VII відділ посприяв О.Ф. Можайському закінчити його прилад і провести цікаві досліди над літальним приладом настільки великих розмірів». Але VII відділ матеріальної допомоги надати не міг, і Можайський змушений був знову звернутися у військове міністерство. З міністерства відповіли, що «продовження випробування... апарата взяло на себе імператорська російське технічне товариство, якому і призначена визначена на цей предмет сума». Однак цієї суми ні винахідник, ні Російське технічне товариство так і не отримали. Асигнування не були видані внаслідок втручання генеральних штабів іноземних держав. У 1885 р. Можайський подав заяву в Головне інженерне управління, в якому вказував, що ним отримані нові практичні висновки, «представляють можливість зробити виклад теорії більш ясним, а обчислення більш визначеними» і просив не відмовити у випуску коштів на вироблені роботи. Комісія на засіданні 29 червня 1885 р. зазначила, що «не бачить жодного приводу для клопотання про допомогу Можайському».

О.Ф. Можайський на мізерні кошти продовжував працювати над вдосконаленням свого апарату до останніх днів життя. Після смерті винахідника літак довгі роки стояв просто неба у Червоному селі і, після того, як військове відомство відмовилося його купити, був розібраний і перевезений в маєток Можайських поблизу Вологди. І якщо у Франції «Авіон III» Адер (аероплан зі складними крилами будівлі 1897 р.) зберегли як реліквію, то російські чиновники під тиском іноземців зробили все, аби від винаходу Можайського не залишилося і сліду.

Російські конструктори, продовжуючи справу, якій віддав понад 30 років життя О.Ф. Можайський, напружено працювали над створенням вітчизняних конструкцій літака. ґрунтуючись на дослідах винахідника, російські інженери-конструктори створили в 1913 р. важкий літак «Російський витязь», в 1914 р. – серію літаків типу «Ілля Муромець», в 1915 р. – літак-гігант «Святогор». Отже, значним є історично важливий внесок О.Ф. Можайського – першого конструктора вітчизняного літакобудування у розвиток світової авіації.