

WORLD HISTORY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-181-7-5>

110 РІЧНИЦЯ ПЕРШОГО ПОЛЬОТУ НАД ІСТОРИЧНОЮ ВОЛИННЮ

Глодя К. В.

магістрантка

*Інститут археології Жешівського університету
м. Жешів, Республіка Польща*

У 2021 році виповнилося 110 років з того часу як над територією історичної Волині відбувся перший політ на літаку. На аероплані «Фарман» Марек Емануель Віт Малинський подолав 400 кілометрів, досягаючи висоти біля тисячі метрів. Сенсаційний рейд розпочався 6 вересня 1911 року із Зірного [1, с. 6].

Волинський аристократ Марек Емануель Віт Малинський (1873 р., Зірне на Волині – 1938 р., Лозанна, Швейцарія) був публіцистом, меценатом, мандрівником, колекціонером творів мистецтва, а також одним із перших у світі пілотів.

Маючи великі статки, Малинський, який був дев'ятим у списку найбагатших землевласників довоєнної Польщі, присвятив багато часу та грошей літакам, будучи безпосередньо причетним до їх розвитку [9, с. 28]. Малинський настільки ними захопився, що у Франції пройшов навчання в школі пілотів Фармана та 29 серпня 1910 року отримав диплом номер 209. На той час Малинському було 38 років. Потому він закупив 3 літаки «Фарман» і у своїй резиденції в Зірному збудував для них ангар. Літаки обслуговували французькі механіки, яких Малинський взяв на службу. У Зірному Малинський організував відкриті польоти, також виступав на показах, зокрема у Рівному, де 29 липня 1911 року потерпів невдачу, оскільки сталася аварія, але з неї він вийшов неушкодженим [11].

6 вересня 1911 року Малинський вирушив на аероплані відвідати своїх друзів – Сангушку в Славути, Юзефа Потоцького в Шепетівці, а потім Святополка Четвертинського, Любомирського та Мітошинського, тримаючи курс літака через Антоніни та Старокостянтинів до Проскурова (Хмельницького) та свого маєтку Оріхівка [10]. Політ Малинського хоч і

відбувався в досить важких атмосферних і технічних умовах, проте став успішним.

Спочатку пілот долетів до села Забари поблизу Корця, звідти на другий день, 7 вересня, піднявся в небо, у напрямку Шепетівки. Та частина його подорожі була дуже небезпечною, оскільки потрібно було подолати 30 верст над великими лісами, що належали графу Потоцькому і князю Сангушку [12]. Біля Шепетівки дещо зіпсувався мотор, але досвідчений авіатор без проблем приземлився, та, почекавши кілька днів через сильний вітер та дощі, під вечір вирушив до Антонін, подолавши останній відрізок подорожі, що становив 55 верст за 39 хвилин.

В Антонінах хороброго авіатора вітав численний натовп на чолі із сім'єю графа Юзефа Потоцького. Малинський два дні гостював у графа. Потім продовжив подорож до Проскурова. Ця подорож хороброго авіатора викликала на Волині великий фурор [9, с. 29].

У 1912 році газета «Kurier Litewski», зокрема, пише, що авіація легко розвивається там, де панує мілітаризм і де він користується особливою підтримкою з боку урядів. У нас немає власної армії, отже, немає того ентузіазму, який бачимо в Німеччині, Франції, Австрії тощо, – і додає, – також здається, що настає час графа Малинського, власника аероплану, на якому здійснено політ навколо Ейфелевої вежі. Граф Малинський, затятий спортсмен-аматор, анонсував подорож до Африки [8, с. 2].

Едмунд Юнговський у праці, присвяченій піонерам польської авіації, стверджує, що Малинський ставився до польотів як до дорогого виду спорту. Він спроектував переліт через Балтійське море з міста Турку у Фінляндії до Стокгольму, з приземленням на Аландських островах – загальною протяжністю маршруту 210 км. Політ не відбувся, ймовірно, через військовий чинник [4, с. 243].

Також не можна ігнорувати той факт, що поява морської авіації Росії пов'язана з процесом відновлення її флоту після поразки у Цусімській битві. Коли на межі 1909-1910 рр. у Росії зріли ідеї щодо створення повітряних сил, першочергову роль відіграли військовий флот і створений 6 лютого 1910 року при Надзвичайному комітеті зміцнення флоту за рахунок пожертв Відділ повітряного флоту, який складався в основному з поляків, в т.ч. Емануеля Малинського, Лева Мацевича, Станіслава Дорожинського та Вітольда Яркового. Відділ повітряного флоту фінансував не лише підготовку перших офіцерів у Франції, які згодом відіграли значну роль в історії російської військової авіації, зокрема, серед них, поляків Лева Мацевича, Станіслава Дорожинського, Броніслава Матієвича-Мацевіча та Гжегожа Пьотровського, а й придбання перших літаків для створеної 11 листопада 1910 р. Офіцерської авіаційної школи

в Севастополі із завданням підготовки пілотів військового флоту [7, с. 140].

Підготовка пілотів для участі у нищівному конфлікті йшла повним ходом. До кінця 1912 року в Росії за французькі гроші було створено сім авіаційних шкіл. Наступного року було оснащено 150 сучасних машин, більшість з яких вироблялися в Росії за західними ліцензіями. Багато з них було зібрано на авіаконструкторному заводі Лебедева в Санкт-Петербурзі на вулиці Офіцерській та фінансувалося Малинським [5, с. 221]. І лише невігластво, взаємна неприязнь і заздрість серед командирів царської армії спровокували те, що на початку війни російська авіація мала лише 72 військових льотчика, здатних до дій. Ігор Сікорський із жалем констатував, що в Росії немає повітряного флоту, а військова авіація – це «примітивне божевільля» [5, с. 221].

У 1913 році престижне американське авіаційне видання «Jane's All The World's Aircraft» зарахувало Малинського до числа найкращих російських цивільних пілотів. Для французів граф з Волині був росіянином, або в кращому випадку поляком з Росії [5, с. 203].

Під час Першої світової війни Малинський підтримував роботи над новими авіаційними конструкціями. З метою служіння Батьківщині у важкі дні боротьби з Австро-Німеччиною він фінансував розробки Василя Слесарева та авіазаводу Лебедева над першим в історії стратегічним бомбардувальником, розробленим на основі аеродинамічних розрахунків. На підтримку робіт з конструювання літака вклав 100 тисяч рублів [2, с. 421]. Наприкінці червня 1915 року «Святогор» був побудований на авіаційному заводі Лебедева в Петербурзі [2, с. 421]. Після вирішення технічних проблем бомбардувальник (він був запроєктований з німецькими двигунами Mercedes, які після 1914 року виявилися недоступними в Росії) під час війни не встиг злетіти [1, с. 185]. Більшовики намагалися продовжити роботи над бомбардувальником, але через кошти відмовилися від нього в 1923 році, з інших джерел відомо, що роботи були перервані у зв'язку зі смертю Василя Слесарева [1, с. 185].

До перемоги більшовиків в 1917 році, Малинський своїми діями підтримував у світовій війні Антанту. Після початку революції покинув поглинуту хаосом Росію. В 1917 році як пілот французької армії брав участь в повітряних боях на літаку Nieuport Ni-17C [6, с. 185].

Парадоксально, але за свої заслуги перед авіацією під час Першої світової війни Малинський став постійним членом елітного авіаційного «ордену» «Les Vieilles Tiges. L'Amicale des Pilotes Aviateurs d'Avant-Guerre», що об'єднує 1754 піонерів авіації та повітряних асів Антанти періоду війни 19014-1918 років [5, с. 222].

Важко віднести Малинського до числа найвідоміших авіаторів тієї епохи. Він не мав таких амбіцій. Безперечно, він належав до групи льотчиків, знаних і поцінованих у Франції, був частиною авіаційного покоління піонерів [5, с. 197].

Ще під час конфлікту Малинський виступив проти війни, закликаючи до створення на континенті наднаціонального консервативного та католицького союзу проти війни та революції. З цієї причини його перебування у Франції стало проблематичним. Врешті, після війни хворий на астму Малинський оселився в Швейцарії, де 17 травня 1938 року помер в Лозанні.

Література:

1. Глодя К., Глодя Т. 110 років тому відбувся сенсаційний політ. Голос України. 2021. № 169.
2. Карпова Л. История авиации и космонавтики. Москва, 2005.
3. «Nasz rok. Kalendarz na rok 1913». Warszawa, 1913.
4. Jungowski E. O pionierach polskiej myśli lotniczej. Warszawa, 1967.
5. Mozgol R. «Życie szybko, latać wysoko!». Emanuel Małyński, zapomniany lotnik pierwszych lat lotniczej rewolucji. Templum Nowum. 2015. № 14.
6. Mozgol R., Wypędzony z pamięci – Emmanuel Małyński (1875-1938). Podsumowanie pierwszego roku poszukiwań, «Pro Fide Rege et Lege» 2013, № 2 (72).
7. Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości / oprac. S. Januszewski. T. 16. Wrocław, 2020.
8. Udział Polaków w lotnictwie. Kurier Litewski. 28 czerwca (11 lipca) 1912. № 146.
9. Z lotnictwa polskiego. «Więć ilustrowana». Listopad 1911. № 11.
10. <http://www.golos.com.ua/news/141822?fbclid=IwAR2ZGkC4WQilIRZwVDI8vpPxLF2lyd-1oqiSfHN8yG0LUF-YHiB8w-VIAoY> (дата звернення 05.09.2021).
11. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/982/126/Farman-III-Farman-IV> (дата звернення: 01.04.2021).
12. <https://shpetivka.com.ua/blogs/os-taki-litaky-litaly-nad-shpetivkoiu.html> (дата звернення: 02.04.2021).