

СЕКЦІЯ 2

Авіаційна спілка студентів Львівської політехніки: джерелознавча розвідка

ЩИТИНСЬКА Г. М.

Львів, Україна

Анотація

У статті висвітлено діяльність Авіаційної спілки Львівської політехніки у період 1909-1939 рр. Охарактеризовано джерела, які розкривають цю тему.

Ключові слова: *Львівська політехніка, авіаційна спілка.*

Abstract

The paper deals with the activity of Lviv Polytechnic Aviation Society in the period of 1909-1939. Textual sources describing this topic are characterised.

Keywords: *Lviv Polytechnic, aviation union.*

«Żeby dojść do poezji latania, trzeba przejść przez prozę życia»

A. Włodarczyk)

«Щоб дійти до поезії польотів, треба пройти через прозу життя»

(A. Влодарчик)

У 2014 році один із найстарших університетів Східної Європи – Національний університет "Львівська політехніка" відзначатиме свій ювілей. Бібліотека, усвідомлюючи велике значення навчального закладу та його значний внесок у процес освіти і виховання молоді протягом 170 років існування, проводить цілий

Сучасні проблеми діяльності бібліотеки в умовах інформаційного суспільства

2013

комплекс заходів, пов'язаних з дослідженням історії Львівської політехніки.

До цієї дати бібліотекою укладено ґрунтовний бібліографічний покажчик, у якому відображено історію університету від часу його заснування до сьогодення. Це видання має вийти друком у 2014 році. У процесі роботи над покажчиком було переглянуто велику кількість друкованих джерел, документів, журналів, книжок, збірників, газет. Опрацьовувались джерела, наявні у фонді НТБ, а також періодичні видання із фондів Львівської національної наукової бібліотеки ім. В. Стефаніка.

Під час роботи над покажчиком було розкрито багато цікавих, а інколи й маловідомих сторінок діяльності університету. Серед них – діяльність Авіаційної спілки студентів Львівської політехніки (надалі Авіаційна спілка, Спілка), яка і є темою цієї розвідки.

Авіаційну спілку було створено в часи, коли світова авіація робила свої перші кроки і була сповнена таємничості та романтизму.

У 1904–1908 роках брати Вілбер (Wilbur) та Орвілл (Orville) Райт (Wright) в Америці, Луї Блеріо (Louis Blériot) та Альберто Сантос-Дюмон (Alberto Santos-Dumont) у Франції здійснили перші польоти на літаках – апаратах важчих за повітря. Це був період проб та експериментів, спрямованих на удосконалення цього епохального винаходу, період наукових досліджень в авіації.

Авіаційна лихоманка, яка охопила весь світ, не оминула Львова та знайшла своїх палких прихильників серед технічної молоді міста.

Так, у 1909 році за ініціативою слухачів відділення будови машин механічного відділу Політехніки, головним чином С. Новіцького (St. Nowicki) та за сприяння інженера З. Сохаського (Z. Sochacki), було створено організаційний комітет, до складу якого входили: З. Дзвонковський (Z. Dzwonkowski), В. Кісельницький (Wł. Kisielnicki), К. Подгорський-Околов (K. Podhorski-Okołow), В. Ориновський (W. Orynowski), Е. Тор (E. Tor), В. Ворбродт (W. Vorbrodt) та Е. Зельський (E. Zielski). Було розроблено статут, 6

листопада 1909 року було проведено перші організаційні збори Авіаційної спілки [1], 21 листопада 1909 року у залі польського товариства Сокіл (Towarzystwo «Sokół») інженером В. Флоряньським (Władysław Florjański) було проголошено інавгураційну доповідь новоствореної Спілки «Про теорію та розвиток будови літаків» («O teorii i rozwoju budowy samolotow») [2]. Почесними членами Авіаційної спілки були професори Стефан Дзевецький (Stefan Drzewiecki) та Зигмунт Сохаський (Zygmunt Sochacki), куратором – професор Максиміліан Губер (Maksymilian Huber).

Метою Авіаційної спілки студентів Львівської політехніки було поглиблення знань з теорії авіації, створення спеціальної бібліотеки, закупівля фахових часописів, проведення навчально-практичних тренувань на моделях.

Авіаційна спілка у своєму розвитку проходила різні етапи, але найпліднішим можна вважати період до Першої світової війни. Спілка у цей час була найчисельнішим об'єднанням молоді у Політехніці, оскільки нараховувала 500 членів і була зразком консолідації та організації праці величезної кількості її членів з усіх відділень Політехніки, що згодом дало вагомі результати.

Впродовж 1909 та 1910 років, за сприяння та активної участі професора Максиміліана Губера, було прочитано низку лекцій як самим Губером «Про розрахунки аеропланів» («O obliczaniu aeroplanów»), «Про використання аеропланами енергію» («O energii zużywanej przez aeroplany»), «Про теоретичні основи польотів» («O teoretycznych podstawach lotu»), так і інженерами Яном Вебером (Jan Weber) та В. Кісельницьким (W. Kisielnicki).

З метою ознайомлення з розвитком авіації якнайширшого загалу, на прохання Авіаційної спілки, інженер Владислав Флоряньський прочитав лекції у залі міської ратуші та у товаристві «Сокіл», яким передували виступи членів спілки про цілі та діяльність їхньої організації та перекладено з французької та німецької мов польською кілька праць з авіаційної тематики.

З цією ж метою, на початку літа 1910 року на кульпарківських полях, Спілкою було організовано перші авіапокази у Львові, які на моноплані «Блеріо XI» здійснив французький пілот П'єр Гранд (Pierre Grande), а 18 вересня цього ж року здійснено вдалий політ на біплані Райта німецьким пілотом Саблатніком (Sablatnik).

Саме 1910 рік можна вважати роком започаткування будівництва літаків у Політехніці, коли з ініціативи Авіаційної спілки та за активної участі її членів, було збудовано біплан конструкції Яна Вебера та Зигмунта Сохацького, який зазнав аварії під час випробовувань на янівських луках [3].

Ще однією вагомою подією 1910 року була організована Спілкою у приміщенні Політехніки Перша авіаційна виставка, яка тривала з 1 вересня до 15 листопада. На ній експонувалося декілька польських літаків, численні моделі, фотографії та карти, книги з питань авіації. Про високий рівень цієї виставки свідчить значна кількість представлених на ній моделей закордонних фірм.

У 1911 році Авіаційна спілка створила першу в Польщі модельну майстерню, де технічна молодь могла втілювати свої найсміливіші задуми.

Однією із перших згадок про Авіаційну спілку є невеличке повідомлення у журналі "Przegląd Techniczny" за 1911 рік, у якій члени спілки повідомляють про свої старання щодо створення в Львівській політехніці авіаційної кафедри та аеродинамічної лабораторії [4].

Багатим на події у діяльності Спілки був 1913 рік – брати Владислав та Тадеуш Флорянські збудували свій перший аероплан, який розбився під час випробувань на Високому замку [5]. Цього ж року 16 лютого відбулася Друга авіаційна виставка у приміщенні Політехніки. Порівняно з Першою виставкою, кількість експонатів було подвоєно. На ній було виставлено моделі літаків Райта, Блеріо, Фармана, які були виготовлені Т. Флорянським, літаки, моделі глісерів, деталі гідропланів та гвинтокрилів, двигуни. Виставку

завершив конкурс моделей глісерів, на якому Т. Флорянський отримав першу нагороду.

Крім цього, при Авіаційній спілці було створено секцію будови апаратів, яку очолив Т. Флорянський. Першою роботою секції був вищезгаданий аероплан братів Флорянських.

Визначною подією для Спілки стало визнання ілюстрованого щомісячника «Пілот та Автомобіліст» («Lotnik i Automobilista») офіційним органом Спілки (одночасно часопис був органом Товариства автомобілістів Польщі). Його сторінки стали відкритими для членів Авіаційної спілки, які могли робити свої перші кроки у науково-технічній журналістиці.

У 1913–1914 рр. брати Флорянські збудували двомісний літак, який на початку Першої світової війни був конфіскований австрійською владою та, згодом, потрапивши до рук росіян, використовувався у розвідувальних цілях.

Ось таким, багатим на події, був довоєнний період діяльності Спілки, перерваний на довгі роки Першою світовою війною.

Лише у 1920 році робляться перші кроки з відновлення діяльності Авіаційної спілки.

Та протягом кількох років вона обмежувалась лише спорадичними товариськими зібраннями, оскільки бракувало коштів, було втрачено майже весь інвентар [1 ; 62].

Пошкваллення діяльності настало лише наприкінці 1923 – на початку 1924 років. У цей час перед Спілкою стояло дуже важке завдання, оскільки треба було надолужувати багаторічну перерву у роботі, за час якої світова авіація зробила значні кроки вперед.

На початках діяльність Спілки обмежувалась лише пропагандою авіації, відновленням фонду наукової бібліотеки, який було втрачено в роки війни, та намаганнями впровадити курс лекцій з авіації у Політехніці (Studium Lotniczy) та створити аеродинамічну лабораторію.

Діяльність авіаційної спілки студентів Львівської політехніки висвітлювалася на сторінках журналу "Życie Techniczne" – органу

Товариства асистентів, Товариства братньої допомоги, спілок, наукових гуртків студентів Львівської політехніки. Цей журнал друкував численні звернення членів Спілки до студентів Львівської політехніки з різних відділень поповнювати ряди цієї організації. На сторінках цього періодичного видання висвітлювалася діяльність Авіаційної спілки, її досягнення та плани [1, 6, 7].

Цікавими з пропагандистської точки зору, були два заходи, ініційовані та проведені Спілкою у 1925 та 1927 роках, які отримали назву «Авіаційні тижні» у Політехніці.

Перший захід проходив з 5 до 12 травня 1925 року. 6 травня, в рамках цього заходу, відбулося загальнотехнічне віче, метою якого була підтримка Спілки в створенні авіаційної групи на механічному відділенні Політехніки, про що йшлося у його резолюції [8 ; 106].

Крім цього, за великої кількості присутніх, було прочитано низку лекцій з теорії авіації, з історії Спілки та її сьогодення, із питань розвитку спортивної авіації [8 ; 107].

У результаті запису у члени Спілки, який проводився у ці дні, чисельність її членів зросла до 400 чоловік.

Підтримуючи діяльність Спілки та розуміючи її значимість, відділення Товариства Братньої допомоги розпочало збір коштів на її «Тренувальну ескадру» [8 ; 107].

Впродовж другого заходу, який проходив з 10 до 17 листопада 1927 року, було прочитано лекції з наукових проблем авіації та проведено екскурсії на аеродром Шостого авіаполку на Левандівці та у військові авіамайстерні на Скнилові [8].

Основна повоєнна конструкторська діяльність Авіаційної спілки була спрямована на розвиток планеризму, яким у тогочасній Польщі ніхто не займався. До робіт з планеризму у Політехніці особливо спричинився тодішній студент Вацлав Червінський (Wacław Czerwiński), який у 1924 році розпочав виготовлення планера моделі CW-1. Ця робота проходила у складних умовах, оскільки була розпочата в авіапарку 2 авіаційного полку у Кракові, продовжена у трамвайному депо Міської електричної колії у Львові

та завершена в ангарах Ліги протиповітряної та протигазової оборони. 25 травня 1928 року, під час першої планерної експедиції в околиці Золочева (Лиса гора) на CW-I було встановлено рекорд Польщі з тривалості польоту – 4 хвилини 13 секунд.

Наступні моделі планерів CW-II та CW-III конструкції В. Червінського було збудовано в столярній майстерні Щуплакевича у Львові, що знаходилась на вул. Шпитальній, 52.

У 1930 р. майстерню Щуплакевича було реорганізовано у планерні майстерні Авіаційної спілки студентів Львівської політехніки, де на початках було виготовлено навчальні планери марки CW-III та двомісний планер марки CW-IV. Цікавим є той факт, що у 1930 році за планери, збудовані у власних майстернях, Спілка отримала золоту медаль на Міжнародній виставці комунікацій та туристики в Познані [10 ; 536].

У 1931 р. майстерні було перенесено на вул. Na Blonie (пізніше вул. Перацького, теперішня Залізнична) та розпочато серійне виробництво планерів CW-III.

За 8 років діяльності майстерень у них було збудовано 190 планерів чотирнадцяти типів.

У 1936 р. важке матеріальне становище, брак замовлень та низка інших причин призвели до банкрутства майстерень, які у 1937 р. були викуплені Львівськими авіаційними майстернями на Левандівці [9].

Крім згаданих вище польотів біля Золочева, розпочались перші польоти у Безмеховій (Bezmielchowa) (коло м. Санока), околиці якої були розвідані членами Спілки та яка згодом стала Академічним планерним осередком Жешівської політехніки, що успішно існує й до сьогодні.

Другим напрямом діяльності Спілки було виготовлення двигунів та літаків малої потужності, яке здійснювалось у переданих в 1931 році Лігою протиповітряної та протигазової оборони приміщенні та майстернях колишньої школи авіамеханіків цієї організації у Львові.

Ще однією важливою подією цього часу, було створення, за ініціативою Авіаційної спілки, Академічного аероклубу у Львові, перше організаційне зібрання якого відбулося у лютому 1927 року. З цього часу, Спілка, передавши частину своїх повноважень, а саме вишкіл пілотів, розвиток авіаспорту та планеризму змогла зосередитись на науковій діяльності та конструюванні.

Треба зазначити, що діяльність цих двох авіаційних інституцій була дуже тісно пов'язана. Вони разом працювали у IV рисунковій залі головного корпусу Політехніки, частина найактивніших членів Спілки перейшла до Аероклубу та працювала одночасно у цих двох організаціях, ними спільно було організовано раніше згадувані планерні експедиції до Золочева та Безмехової.

Завдяки багаторічним старанням Спілки у 1928 р. на механічному відділенні Львівської політехніки було впроваджено курс лекцій з авіації (Studium Lotnicze) під опікою С. Лукасевича. В його рамках готували інженерів-механіків із спеціалізацією «Авіація та планеризм».

Роком пізніше, у 1929 році, було збудовано аеродинамічну лабораторію, яка знаходилась між головним та хімічним корпусами (нині - корпус № 12), де розташовувалася аеродинамічна труба та аеродинамічна вага на шість складових сил – технічне диво того часу. Унікальною спорудою в аеродинамічній лабораторії був гідроканал для фотографування вихрових потоків при вдосконаленні аеродинамічних форм літальних апаратів. Лабораторію очолював Зигмунт Фукс (Zygmunt Fuchs), який керував цим закладом до 1939 року.

З 1933 року розпочинає виходити «Czasopismo Lotnicze» [13] («Авіаційний часопис») – орган аеродинамічної лабораторії Львівської політехніки та Інституту техніки планеризму. Редактором цього періодичного видання був Зигмунт Фукс. Журнал інформував читачів про діяльність Авіаційної спілки, а також подавав новини в галузі аеродинаміки, надійності, статичної конструкції літальних апаратів [11].

Робота Спілки цього періоду полягала у допомозі студентам, які навчались на курсі з авіації в їх науковій роботі, шляхом формування бібліотеки, збирання наукових рефератів, організації екскурсій та в сприянні підготовки конструкторських праць своїх членів.

Так у 1932–1938 р. Спілкою було організовано 3 екскурсії до Парижа, під час яких було відвідано французькі авіаційні підприємства та 2 екскурсії до Італії з відвідинами авіапідприємств у Медіолані та Турині.

У планерному відділі спілки велися роботи з будови планерів з двигунами малої потужності – це «Pout du ciel» (1935 р.), «Львівська блоха» («Pchła lwowska») (1936 р.), перебудовою планера CW-8 на мотопланер.

У травні 1939 року у Львові відбувся Міжнародний конгрес комісії з досліджень безмоторного планеризму (Kongres Międzynarodowej komisji badań nad lotnictwem bezsilnikowym szybowcowym), де Авіаційна спілка отримала особливу відзнаку.

У 1935 році до 25-річчя Спілки вийшов ювілейний випуск одноднівки, який містив статті, присвячені її діяльності, історії зародження і розвитку авіації на теренах Галичини. У виданні були спогади членів Спілки з різних періодів її діяльності, статті було ілюстровано великою кількістю фотографій перших моделей літаків і планерів та фотографіями пілотів [12].

Сповнена творчого запалу, цілковитої віддачі, а іноді й жертвності, діяльність Авіаційної спілки студентів Львівської політехніки була назавжди припинена Другою світовою війною.

Список використаних джерел:

1. Nalborczyk J. Z przeszłości Związku awiatycznego studentów Politechniki Lwowskiej / J. Nalborczyk // *Życie Techniczne*. – 1925. – Rocz. 4, № 3. – S. 60–62.
2. Tradycje lotnicze Lwowa // *Życie Techniczne*. – 1938. – Rocz. 14, № 6. – S. 198–201.

3. Sikorski Z. Nieco historii / Z. Sikorski // *Życie Techniczne*. – 1938. – Rocz. 14, № 6. – S. 276–277.
4. "Związek awiatyczny" słuchaczy Politechniki we Lwowie // *Przegl. Techn.* – 1911. – Rok 37, t. 49, № 2. – S. 22. – Kronika bieżąca.
5. Warsztaty Szybowcowe ZASPL [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pl.wikipedia.org/wiki/Warsztaty_Szybowcowe_ZASPL.
6. Małecki E. Problemy grupy lotniczej na Politechnice Lwowskiej / E. Małecki // *Życie Techniczne*. – 1925. – Rocz. 4, № 1. – S. 15–16.
7. Małecki E. Z działalności Związku awiatycznego / E. Małecki // *Życie Techniczne*. – 1925. – Rocz. 4, № 7. – S. 62–63.
8. Tydzień lotniczy na Politechnice // *Życie Techniczne*. – 1925. – Rocz. 4, № 4. – S. 106–107.
9. Tydzień lotniczy na Politechnice // *Życie Techniczne*. – 1927. – Rocz. 5 (1926), № 7. – S. 118–119. – (Kronika).
10. Politechnika Lwowska. 1844–1945. – Wrocław : Wyd-wo Politechniki Wrocławskiej, 1993. – 577 s.
11. Lwowskie Czasopismo Lotnicze : prace Laboratorium Aerodynamicznego i Instytutu Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa Politechniki Lwowskiej. – Lwów, 1933–1939.
12. Związek awiatyczny studentów Politechniki Lwowskiej : 25 lecie (1909/10–1934/35). – Lwów, [1935]. – 22 s.
13. Самотий Р. Періодика Львівської політехніки: погляд у минуле / Рената Самотий // *Зб. пр. Наук. - досл. центр періодики / НАН України, Львів.наук. б-ка ім.В.Стефаника, Наук. – досл. центр періодики*. – Л., 2004. – С. 46.