



Летун отпущен на свободу.  
Качнув две лопасти свои,  
Как чудище морское в воду,  
Скользнул в воздушные струи...

**ОЛЕКСАНДР БЛОК**  
(на смерть Левка Мацієвича)



Цього року світова громадськість відзначає 140-у річницю від дня народження видатного інженера, винахідника, теоретика і практика військово-повітряного флоту, першого українського льотчика Лева Макаровича Мацієвича. З цієї нагоди у читальному залі науково-технічної бібліотеки НАУ відбулися презентація книги «Небо Левка Мацієвича» та тематичний вечір «Український Ікар». Упорядкував книгу письменник Володимир Кобзар, а передмову написав професор університету «Києво-Могилянська академія» Володимир Панченко. Про життєвий шлях підкорення неба - наш матеріал.

### МОЛОДІ РОКИ

Лев Мацієвич народився 13 травня 1877 р. у сім'ї бухгалтера місцевого цукрового заводу. У 9 років розпочав навчання у 3-ій Київській гімназії. Після її закінчення вступив до Харківського технологічного інституту Імператора Олександра III, який закінчив із відзнакою у червні 1901 року.

У 1902 р. Мацієвич екстерном закінчив Морське інженерне училище і за вільним наймом працював старшим креслярем у Лазарівському адміралтействі, де на той момент будувався крейсер «Очаків». А у 1906 р. закінчив ще й Миколаївську морську академію.

У період з 1904 по 1908 рр. молодий інженер брав активну участь у розробці військово-морських про-

ектів: він особисто запропонував 2 проекти протимінних загороджень, проект захисту бойових кораблів від атак торпеди, проект броненосного крейсера тощо.

Ще під час навчання Мацієвич був членом гуртка «Студентська громада», а потім разом з Д. Антоновичем, М. Русовим та іншими став одним із засновників Революційної української партії (РУП).

### 2 РОКИ В АВІАЦІЇ

У 1907-му Лева Мацієвича направляють на Балтійський завод спостерігачем за будівництвом підводних човнів. Однак морського офіцера нестримно тягнуло в небо, тож він зумів поєднати хобі з професією. У жовтні 1909 року Мацієвич представив перший у світі проект авіаносця, здатно-

го нести 25 літаків. Запропонований ним проект передбачав навісну палубу для злету і посадки аеропланів, електричну розгінну лебідку (пробраз катапульти) і особливі гальмівні мережі (аналог аерофінішера), призначені для погашення швидкості літаків. Ідею схвалили, але поклали під сукно.

Мацієвич на той час був керівником авіаційної комісії імперії із закупівлі аеропланів. Тож його відправили до Парижу, де упродовж півроку він удосконалював свої знання у всесвітньо відомій авіаційній школі льотчиків авіаконструктора А. Фармана, а також обирав оптимальні типи літаків. За кілька місяців перебування за кордоном Лев Макарович встиг побувати на 7 аеродромах і вивчити конструкції 13 типів аеропланів.

Свій перший самостійний політ Мацієвич зробив після 45 хвилин навчання з інструктором. І 9 серпня 1910 року він отримав у Фармана ліцензію пілота під № 176. У міру обережний, завжди уважний та спокійний, Мацієвич за весь час перебування в школі не зазнав жодної аварії. У царській Росії він став сьомим льотчиком за рахунком і в числі перших - з льотною майстерністю.

13 вересня 1910 р. льотчик повернувся у Петербург, де збирався брати участь у Всеросійському святі повітроплавання. Столиця в ті дні жила винятково авіацією, а слово «авіатор» викликало шквал захоплення. Навіть дами говорили про «мотори», «кінські сили» і «пропелери»!

### ШКОЛА АВІАТОРІВ ВЪ ПЕТЕРБУРГЪ.

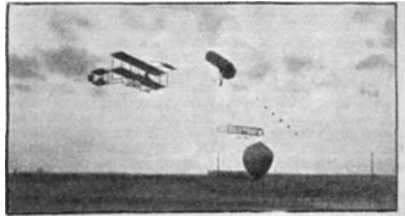
Фот. К. К. Прада.



# КРАЇНСЬКИЙКАР



Польот Мацієича на «Фармаїб» надь Комсндаккячъ полемь.



Вмржт. с. іва Мацієвчъ на «Фармаїб» ридомь змії - V



**Вирізка з газети «Авіатор» за 1910 рік?**  
Матеріал, присвячений Левкові Мацієвичу

## ОСТАННІЙ ПОЛІТ

Місцем проведення свята обрали імендантське поле у Петербурзі, істину його, обгородивши парном, перетворили на аеродром, довж поставили глядацькі трибуни. Кам'яноостровському проспекту глися нескінченні вервечки візків, томобілів, таксомоторів та перевізні вагони трамваїв. Серед гляців було чимало поважних персон Прем'єр-міністр Столипін, голова ;ржавної Думи Гучков, військовий ністр Сухомлинов, а також члени ператорської сім'ї. Успіх був колольний, встановили безліч рекордів. Настав вечір 24 вересня 1910 року.

На початку шостої Мацієвич вирішив летіти на «Соммері». Але мотор аероплана не заводився. Авіатор махнув рукою і повернувся до «Фармана», вигукнувши на ходу: «Спробую на ньому взяти висоту».

Коли Лев Макарович востаннє запустив мотор, було 17.33. Минуло хвилин п'ять з моменту злету; літак колами набирав висоту. Льотний день закінчився - про це сповістив постріл сигнальної гармати рівно о шостій. Тільки Мацієвич усе ще плив на своєму «Фармані» високо в небі.

Публіка не розходилась, усі із захопленням дивилися політ, чекаючи на момент, коли машина спуститься і побіжить по землі. Та раптом по



« - Незважаючи на те, що довгий час ім'я Левка Мацієвича було забуте, студенти Національного авіаційного університету мають його знати і пам'ятати. І надихатися на нові звершення прикладом видатного авіатора».

**ВОЛОДИМИР ІСАЄНКО,**  
в. о. ректора НАУ

трибуні пройшло легке хвилювання: у повітрі почувся незрозумілий тріск, аероплан Мацієвича дивно хитнувся, передня його частина нахилилася, наче він переламався навпіл. На мить аероплан вирівняв політ, однак одразу став розпадатися на частини. Тендітна фігурка пілота відокремилася від машини і каменем полетіла до землі. Тисячі людей застигли у заціпенінні. На трибуні, притиснувши до себе семирічну доньку, плакала дружина офіцера Олександра Анастоліївна.

Спеціальна комісія, створена на другий день після загибелі льотчика, встановила причину катастрофи: у польоті на висоті 385 метрів обірвалася та потрапила у гвинт дротяна діагональна розтяжка перед мотором, одна з лопастей розлетілася на шматки, дріт накрутився на вал двигуна і обірвав інші розтяжки. Аероплан втратив жорсткість і клюнув носом, а авіатор, намагаючись вирівняти машину, випав з аероплана.

Смерть Мацієвича глибоко вразила суспільство. Газетярі порівнювали його з Ікаром, а ховали - як національного героя. Провести льотчика в останню путь прийшли тисячі людей. Більш грандіозного похорону Петербург не пам'ятав.

Загибель капітана Мацієвича змусила широку громадськість замислитися про безпеку польотів авіаторів. Після неї льотчиків зобов'язали прив'язуватися спеціальними ремнями. А відставний артилерійський поручик Р. Котельников, свідок події, через рік отримав патент на перший в світі ранцевий парашут.

**ОЛЕНА ЛАВРИНЕНКО,**  
зберігай фондів музею історії НАУ

—1



Професор університету «Києво-Могилянська академія» Володимир Панченко, співавтор книги «Небо Левка Мацієвича»