

**ЛАРИСА НАСТЕНКО**

**к. пед. н.**

*Національний авіаційний університет (Україна)*

## **АВІАКОНСТРУКТОРИ БРАТИ КАСЯНЕНКИ**



У документальному оповіданні «Політ серед блискавок» льотчик-випробувач КБ ім. О.К.Антонова, Герой Радянського Союзу Олексій Миколайович Граціанський розповідає про народження перших радянських серійних пасажирських літаків, про романтичну юність творців повітряних і космічних кораблів, про мужність першопрохідців повітряних трас. Добрим словом він згадує і авіаційних конструкторів братів Касяненків, з якими йому довелося жити поряд у Києві. Він пише: «Так розпорядилася доля, що *Андрій Іванович Касяненко (1886-194?)* напередодні 1923 року мене поселили в

одну із кімнат житлового будинку на інститутській території. Тут моїми сусідами у великій комунальній квартирі опинилися три брати – Іван, Андрій і Євген Касяненки з дружинами і дітьми.

Вихідці із сім'ї простого малограмотного селянина з Полтавщини, вони ціною великих зусиль отримали до революції освіту... Тепер, після закінчення громадянської війни, брати на совість працювали, піднімаючи з розрухи інститутське господарство (мається на увазі Київський політехнічний інститут – прим. авт.). Іван Іванович – проректор нашого вузу по господарській частині. Середній брат Андрій Іванович викладав у нас, на механічному факультеті, нарисну геометрію. Євген Іванович, посланий на дипломатичну службу, раз у раз від'їжджав у довготривалі відрядження.



*Євген Іванович Касяненко (1889-1938)*

Новому поколінню інститутського колективу, зокрема і нам, студентам, і на думку не спадало, що сім'я Касяненків – жива історія вітчизняної авіації. Одного разу брати запросили мене до себе на чай. Я застав Івана Івановича за ревізією сімейних архівів.

Він звернув мою увагу на екземпляри газети «Киевлянин» за 1900 рік, що зберігалися у нього. У декількох з них мені впало в око оголошення: «1000 карбованців шукаю для побудови аероплана власної конструкції. Терміново хто позичить, буде мати добрий прибуток. Є.Касяненко».

- Невже Євген Іванович? – здивовано запитав я.
  - Особистою персоною!
  - Але даруйте... Дев'ятисотий рік. Це ж ще за три роки до першого польоту братів Райт! І що ж? Хто небудь відгукнувся?
  - Співчуваючі, звичайно, знайшлися. Правда, грошей у них не виявилось. А товстосуми не захотіли розкошелитися. Про сприяння з боку властей годі було і сподіватися. Тому ми тільки через десять років змогли побудувати аероплан»<sup>1</sup>

Отже, як свідчать ці спогади, задовго до польотів літального апарату братів Райт, і тим більше, європейських піонерів авіації, українські конструктори брати Касяненки задумали будувати аероплан.



родини Касяненків

Авіацією вони захопилися, будучи ще студентами. Навчаючись у Київському політехнічному інституті (КПІ) брати Касяненки – Андрій з 1905 р., Євген – з 1906 р., стали найактивнішими членами повітроплавного гуртка при КПІ (ПГ КПІ). Про це свідчить той факт, що в 1908-1909 рр. Андрій очолював в ПГ КПІ секцію «Гелікоптер», а Євген – секцію «Аероплан». Вони проводили велику організаційну роботу, виступали з доповідями з питань основ авіації.

Пізніше, коли вони приступили до побудови літальних апаратів, до них приєднався старший брат Іван. А в 1920 р. серед київських літакобудівників *Іван Іванович Касяненко (1887-1942)* з'явився четвертий брат

– Григорій, який перебував тоді на посаді начальника по технічній частині на «ГАЗ-12».

Практичну авіаційну діяльність брати Касяненки почали в 1909 р. в Черкасах з побудови планера «Адлер» за кресленнями ПГ КПІ.

У 1910 р. в Черкасах брати Андрій, Євген та Іван Касяненки розпочали побудову літаків і польоти на них.

Свій перший літак «Касяненко-1» брати побудували влітку 1910 р. і здійснювали на ньому невеликі «підльоти», вірніше «підскоки»: після розбігу апарат ненадовго підстрибував у повітрі і знову торкався землі. Це був один з перших у Росії розчалочних біпланів з

<sup>1</sup> Грацианський А. Н. Полет среди молний – К: Молодь, 1985. – С.25 –29.

штовахуючим гвинтом і двигуном «Анзані» у 15 кінських сил, з переднім рулем висоти, зі стабілізатором і рулем напрямку на хвостовій фермі. Матеріал – бамбук, невелика кількість дерева різних порід і обшивка із полотна. Елерони були відсутні. Консоли верхнього крила мали перекіс через відтяжки від шпренгельних стійок на верхньому крилі. Перед сидінням був додатковий костиль з невеликим коліщатком проти капотування. Конструкція була достатньо легкою.<sup>2</sup>

Літак «Касяненко - 1 біс» дещо видозмінений у порівнянні з попереднім, з хвостовою фермою і оперенням по типу «Фармана-IV», без переднього руля висоти. На верхньому крилі були встановлені елерони. Двигун той же. Літак був побудований теж у Черкасах, випробовувався в 1911 р., але переваг у порівнянні з «Касяненко-1» не показав.

Через малопотужність двигуна нормальні польоти на цих літаках здійснити не вдалося. Але складалася впевненість, що при потужнішому двигуні обидва літаки могли б літати.

У серпні 1910 р. брати Касяненки демонстрували підльоти на літаку «Касяненко-1» перед відвідувачами сільськогосподарської виставки у м. Умані.

Осіною 1910 р. в Черкасах при Комерційному клубі брати заснували аероклуб, де з великим успіхом самі виступали з лекціями про розвиток авіації і демонстрували свої літаки.

23 (10) грудня 1911 р. в електротехнічній аудиторії КПІ відбулася доповідь Є. І. Касяненка «Про автоматичну стійкість аеропланів». Доповідь викликала великий інтерес у слухачів.

Незабаром після цього брати Касяненки приступили до побудови на свої кошти в Петербурзі свого третього літака – двогвинтового біплану «Касяненко-3» з вузьким трьохгранним фюзеляжем, до верхніх лонжеронів якого кріпилася коробка крил. Його запатентована система «оживлені крила»<sup>3</sup> (крила, що змінюють в польоті кут установки для досягнення поперечного управління літаком без перекосу кінців крил і елеронів), за задумом конструкторів, мала б забезпечити автоматичну стійкість апарату в польоті. У фюзеляжі був встановлений двигун «Ерлікон» потужністю 50 к. с., перед яким розміщувався вертикальний трубчатий радіатор. Від двигуна йшли ланцюгові передачі до двох гвинтів, встановлених перед крилами. Гвинти оберталися в різні боки. У передньому відсіку фюзеляжу знаходилась кабіна пілота. Хвостове оперення – біпланне. Весь фюзеляж, крім кабіни, був без обшивки, шасі – зі спареними колесами на полозках і з носовими колесами. Елерони були відсутні. Крила двохлонжеронні, тонкого профілю. У біпланній коробці було вісім пар стійок. Центральна частина коробки крил розмахом 1,5 м була нерухомою, а бокові напівкоробки могли міняти кут установки шляхом обертання крил навколо передніх лонжеронів на

---

<sup>2</sup> Вестник воздушного флота. – 1920, № 2 – С.72.

<sup>3</sup> Вестник воздухоплавания. – 1911, №17 – С.35.

невеликий кут. Цей літак братами Касяненками був заявлений на конкурс військових аеропланів, але під час випробувань 28 жовтня 1912 р. літак потерпів аварію, після чого його не вдалося відновити. Причиною аварії була надзвичайна поспішність – випробування проводилися пізно ввечері, майже в темоті.

Брати Касяненки, особливо Євген Іванович, неодноразово висловлювали думку про створення малопотужного літака для широкого використання, про що йшлося у виступах з доповідями у Повітроплавальному гуртку КПІ 13 грудня 1912 р. та у Харківському відділенні Російського технічного товариства 3 січня 1913 р. У пошуках типу і форми такого літака Євген Касяненко з братами до літа 1913 р. побудували на Куренівському аеродромі під Києвом моноплан з «оживленими крилами» і з двигуном «Анзані» потужністю у 15 к. с., який зняли з літака «Касяненко-1 біс». Своєю формою і продуманістю конструкції літак «Касяненко-4» вигідно відрізнявся від побудованих раніше літаків братів Касяненко. Його недарма назвали «стрекозою», важив він усього лише 175 кг.

Цей моноплан, достатньо досконалий за формою, може вважатися першою вітчизняною авією – малогабаритним аеропланом, оскільки він створювався на основі ідеї використання двигуна найменшої потужності. За схемою це був нормальний середньоплан. Крила – двохлонжеронні, прямокутні у плані, з невеликою аеродинамічною закруткою. Поперечне  $Y=5^\circ$ . Стабілізатора був відсутній, рулі, які взаємно пересікалися, були розділені на дві частини кожен. Шасі достатньо прості. Літак за своєю схемою і конструктивному виконанню повинен був добре літати, але занадто слабкий двигун не забезпечував цього. Швидкість передбачалась 60 км/год., але межа складала не більше 30 км і досить великим був розбіг. Навіть мистецтво пілотування П. М. Нестерова, на той час уже відомого льотчика, який випробовував цей літак, не допомогло.<sup>4</sup>



П'ятим літаком братів Касяненків був експериментальний одномісний винищувач-біплан «Касяненко-5» (він же «КПІ-5», «Торпеда»), побудований у 1916-1917 рр. у авіамайстернях КПІ. Цей літак за конструкцією був дерев'яним біпланом з фанерним монококовим фюзеляжем, з штовхаючим гвинтом і хрестоподібним хвостовим оперенням. У носовій частині фюзеляжу знаходилась кабіна льотчика, за нею розташовувався бензобак і двигун «Гном-Моносупап» потужністю 100 к.с., який охолоджувався через кільцевий виріз у обшивці фюзеляжу. Довгий вал від двигуна проходив уздовж всього фюзеляжу за хвостове оперення, обертаючи трьохлопастний гвинт. Уся біпланна коробка могла повертатися навколо вузлів на середніх

---

<sup>4</sup> Весь мир. – 1917, №33 – С.27.

стійках відносно поперечної осі, яка проходила крізь фюзеляж. У кабіні пілота у передньому відсіку фюзеляжу був установлений кулемет. Випробовував цей літак в кінці червня 1917 р. льотчик Муромцев. 1 липня, під час посадки після підльоту, відбулася аварія: був зламаний костиль, за ним – гвинт і хвіст фюзеляжу. На цьому випробування були зупинені і більше не відновлювались.<sup>5</sup>

Після громадянської війни в 1921 р. в Києві на авіазаводі «Ремвоздух-6» брати Касяненки будували свій дерев'яний легкий літак зі складними крилами «Касяненко-6» для розвідки при кавалерії («Аерокінь»), але він не був закінчений через відсутність необхідного двигуна потужністю 35 к. с. Спроба Євгена Касяненка виготовити двигун з частин від різних двигунів не вдалася. До того ж Є. І. Касянко незабаром був відкликаний на дипломатичну роботу і в авіацію більше не повернувся.

Таким чином, брати Касяненки побудували всього шість літаків власної конструкції, частково оригінальних за схемою і задумом.<sup>6</sup> На жаль, вони незаслужено залишилися в історії авіації майже не поміченими. Не залишилися і самі літаки, хоча три останні з них («К-4», «К-5», «К-6») ще в середині 20-х років знаходилися в ангарі авіамайстерень КПІ.

Незважаючи на це, історія вітчизняної авіації зберігає імена українських конструкторів як активних літакобудівників і полум'яних пропагандистів ідей авіації.

Суттєвим є і те, що перша вітчизняна авіетка теж була побудована братами Касяненками («Касяненко-4»). Літак випробовувався в 1913 р. Другим вітчизняним і першим радянським апаратом конструкції цього класу став літак братів Касяненків («Касяненко-6» – «Аерокінь»), який був недобудований у 1921 р. через відсутність відповідного двигуна. Ця робота надалі була продовжена іншими конструкторами. Третім такого ж класу літаком був апарат конструкції Віктора Осиповича Писаренка («ВОП-1»), четвертий сконструював у 1923 р. Андрій Миколайович Туполєв («АНТ-1»).

У роки першої світової війни 1914-1918 рр. в авіамайстернях КПІ брати Касяненки організували серійне виробництво повітряних гвинтів власної конструкції. Вони розробили свою систему їх виготовлення, яку в 1920 р. передали в Москву у «Главкоавіа».

У цих же майстернях ними були організовані не тільки ремонт літаків і виготовлення запчастин, але й побудова нових. Крім випущених у 1916-1917 рр. літальних апаратів «Касяненко-5» і «Г-7» В. П. Григор'єва, тут же випробовувалися літаки «Альбатрос».

У радянські часи в 1921 р. Касяненки відродили авіагурток при КПІ, в 1922 р. були серед засновників і організаторів, а потім і керівників Авіаційного науково-технічного

---

<sup>5</sup> Згуровський М. Брати Касяненки: політ крізь морок часу // Київський політехнік. - 2011. - №1-4

<sup>6</sup> Шавров В.П. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – М.: Машиностроение, 1978. – С. 66.

товариства (АНТО) при КПІ, в 1923 р. за їх діяльної участі на механічному факультеті КПІ була запроваджена авіаспеціалізація з провідною кафедрою літакобудівництва.<sup>7</sup>

Видання в 1923-1924 рр. журналу «Авиация и воздухоплавание» також було справою братів Касяненків – Андрія і Івана.

Так хто ж вони такі – ці «крилаті брати»? Повних свідчень про цю родину немає. У їх біографіях багато суттєвих прогалин. Від їх багаточисельної родини донедавна залишалася живою лише дружина Івана Івановича – Любов Іллівна Поляківська. Бувший перший комісар «Газ-12», а потім протягом 7-ми років директор «РВЗ-6» у Києві Василь Акимович Герасименко-Ленський стверджував, що він знав сімох братів Касяненків, чотири з яких працювали в авіації.

Свідчення про їх родину досить суперечливі. Всі вони народилися у сім'ї козака (купця ?) у селі Іванівка Переяславського повіту Полтавської губернії. Всі закінчили Черкаську гімназію і вступили до вищого навчального закладу, але жоден із братів-«авіаторів» КПІ не закінчив і, взагалі, вчилися мало. Скоріше, вони були самоучками. Родина, напевно, була заможною. Наприклад, зі слів Андрія Івановича, кожен з братів, вручивши батькові атестат зрілості, отримував 50 червінців золотом.

Усі свої кошти «крилаті брати» вкладали в авіацію і досить швидко фінансово були знеслені. Складність полягала ще і в тому, що брати для здійснення своїх задумів не стільки працювали самі, скільки змушені були винаймати спеціалістів. А якщо, для прикладу, зауважити, що відомий конструктор І. І. Сікорський, особисто наполегливо працюючи протягом трьох років, витратив всі свої і родинні кошти – більше 30 тисяч карбованців, то стане ясно, що захоплення авіацією було справою не дешевою.

У Черкаському аеровокзалі кидається в очі велике панно роботи трагічно загиблого Сергія Сосуліна, на якому увічнені авіаконструктори Євген, Іван і Андрій Касяненки. Саме так нагадує пам'ять сучасникам про цих талановитих київських інженерів, про ранок вітчизняної авіації.

*У статті висвітлені історичні факти про діяльність українських конструкторів братів Касяненків як активних літакобудівників і полум'яних пропагандистів ідей на зорі вітчизняної авіації та повітроплавання.*

---

<sup>7</sup> Карацуба С. И. Киевское общество воздухоплавания (1909-1916) // Сб. научн. трудов Института истории естествознания и техники АН СССР. – Вып. 15. – М., 1972. – С 75-83.