



Лев Мацієвич — видатна людина в історії повітроплавання. Серед перших авіаторів Російської імперії Л. Мацієвич був єдиним, хто мав ґрунтовну інженерну освіту, підтверджену трьома дипломами. Він зробив значний внесок у розвиток повітряного флоту, в теорію використання авіації військово-морськими силами. Разом з тим він був талановитим корабельним інженером, автором багатьох проєктів кораблів, підводних човнів, протимінних заслонів тощо. Він був першим з вітчизняних льотчиків, які віддали життя, підкорюючи «п'ятий океан».

Народився Левко Мацієвич 1 (13) травня 1877 р. у селі Олександрівка Чигиринського повіту Київської губернії в українській сім'ї службовця цукрового заводу. На дев'ятому році вступив до 3-ї Київської гімназії на Подолі, де виявив нахил до математики, фізики, хімії, а також наукової літератури. Разом з тим він любив і був добре обізнаний з літературною класикою. Успіхи у вивченні іноземних мов допомогли йому згодом у закордонних відрядженнях.

Після закінчення гімназії Левко в 1895 р. вступає на механічне відділення Харківського технологічного інституту. Вчився він добре, викладачі відзначали його здібності до серйозної наукової праці, небуденну працездатність. Проте студентські роки Левка Мацієвича не минали спокійно. У цей час під впливом наростаючого революційного руху в суспільстві почалися виступи харківських студентів, у яких, як свідчать архівні документи, активну участь брав і Мацієвич. За це навесні 1901 р. його було виключено з інституту і вислано з Харкова до Севастополя під нагляд поліції. Можливо, головною причиною тут стала приналежність Мацієвича до Революційної Української партії (РУП), одним з фундаторів якої він був. Лише через кілька місяців клопотань йому було дозволено скласти випускні екзамени, а на початку 1902 р. надіслано диплом за кваліфікацією інженера-механіка¹.

Потім, без відриву від військової служби, він закінчив Миколаївську морську академію. У період з 1904 по 1908 рр. молодий талановитий інженер бере участь у розробці важливих військово-морських проєктів. Він запропонував два проєкти протимінних загороджень, проєкт захисту бойових кораблів від торпедних атак, розробив проєкт броньованого крейсера; безпосередньо брав участь у будівництві кількох бойових кораблів, серед яких панцерник «Іоанн Златоуст» у Севастополі.

Царська таємна поліція не залишала Л. Мацієвича поза своєю увагою і в Криму. У 1904 р. начальник Таврійського жандармського управління двічі повідомляв, що інженер перебуває під таємним наглядом «ввиду агентурних указаний на то, что он усиленно агитировал среди рабочих

¹ Сандул В. Підкорювач «Фармана» // Персонал Плюс, №13(61), 6.04.2006.— С. 3.

Севастопольського порта». Разом зі своїм інститутським товаришем О. Коваленком, який після закінчення Харківського технічного інституту став офіцером Чорноморського флоту, Л. Мацієвич створює в Народному домі Севастополя самодіяльний робітничий театр з українським репертуаром, організовує вечори пам'яті Тараса Шевченка. Вони підтримують зв'язки зі славнозвісним лейтенантом П. Шмідтом і його «Союзом офіцерів». До них проїжджав із Харкова і брав участь у святкуванні роковин Т.Шевченка їх однокурсник з ХТІ Гнат Хоткевич із дружиною.

І все-таки найбільше часу Л. Мацієвич віддавав науці. Особливо багато він встиг зробити для розвитку підводного флоту. У 1907 р. його призначено спостерігачем за будівництвом підводних човнів на Балтиці під Петербургом. Талановитим інженером розроблено 14 проектів підводних човнів!

У 1908 р. Л. Мацієвич почав служити у Морському технічному комітеті. Ентузіазм талановитого інженера був відзначений командуванням. Коли в лютому 1910 р. під головуванням Великого князя Олександра Михайловича був створений Відділ повітряного флоту, Мацієвича було запрошено до його складу.

Капітан Мацієвич уважно стежив за розвитком авіації й у жовтні 1909 р. він надав начальникові Морського генерального штабу Російської імперії перший у світі проект авіаносця, здатного розмістити 25 літаків. Запропонований Мацієвичем проект передбачав навісну палубу для злету і посадки аеропланів, електричну лебідку (попередницю катапульти), яка могла б виштовхувати апарат з потрібною швидкістю, й особливі гальмівні сітки для гасіння швидкості літаків. Отже, Левом Мацієвичем вперше у світі були сформульовані основні принципи побудови авіаносця. Крім того, він розробив проект спеціального аероплану з підсиленням шасі, адже посадка літака на корабель вимагала особливих умов. Проте цей проект так і залишився нереалізованим, оскільки морське відомство не знайшло необхідних коштів для фінансування будівництва такого судна. Але інженер не здається, він виступає з доповіддю «Про тип морського аероплана», розробляє проект гідроаероплана, а також пристрій, який би забезпечував льотчику безпечну посадку на воду.

Л.М. Мацієвич завжди був тісно пов'язаний з культурним життям України. Серед його друзів і знайомих були такі імена, як Михайло Коцюбинський, Микола Вороний, Олександр Олесь, Григорій Коваленко-Коломацький, Борис Лазаревський, Костянтин Арабажин, Людмила Василевська (Дніпрова Чайка), Христина Алчевська та інші, а також товариші з РУП: видатні громадсько-політичні діячі Микола Міхновський, Симон Петлюра¹.

У березні 1910 р. капітана Л. Мацієвича відрядили до Франції для вивчення світового авіаційного досвіду. Упродовж шести місяців він поповнював свої теоретичні знання та вдосконалював практичні навички у всесвітньо відомій школі льотчика і авіаконструктора Анрі Фармана. У Франції він також керував комісією з закупівлі аеропланів для Російської держави. Йому доручалося ознайомитися з різними типами літаків і обрати кращий для Росії. За кілька місяців перебування за кордоном інженер встиг побувати на семи аеродромах, вивчити конструкцію 13 видів аеропланів. Завжди уважний і

¹ Грабовський С. Левко Мацієвич – авіатор, інженер, політик // Радіо Свобода, 10.01.2007.

спокійний, він за весь час, що провів у школі Фармана, не зазнав жодної аварії. У цей час Лев Макарович мріяв досконало вивчити недоліки існуючих аеропланів і спроектувати свій варіант.

До Петербургу Л. Мацієвич повернувся 13 вересня 1910 р. з ліцензією пілота під номером 176. У Росії Мацієвич став тридцять першим льотчиком, але за рівним майстерності він був у числі перших. Тоді ж Л. Мацієвичу стало відомо, що йому для експериментів у створенні авіаносця виділено міноносець і значну суму грошей. У ці ж дні він підписав проспект книжки «Повітроплавання у морській війні».

Російська Дума того часу не полишала авіацію без уваги. Цікаві дебати розгорнулися в Думі після того, як поліція встановила «Правила літання у повітрі». Спочатку авіаційні досягнення були скромними – перші польоти виконувалися на висоті у декілька метрів та не перевищували кількох хвилин. Відповідно тоді до авіації ставилися, як до чергового модного захоплення. Але коли термін перебування у повітрі почав рахуватися годинами, а висота польоту сотнями метрів – ставлення поліції до авіації суттєво змінилося, адже російська поліція вже у 1910 р. побачила в авіації, крім спортивно-розважального напрямку, можливість повітряного терору. Депутат Думи Пурішкевич виступив у дебатах з припущенням, що досягнення авіації можуть бути використані для здійснення актів тероризму, і тому заявив: «Я за поліцію навіть під хмарами!»

У вересні 1910 р. група піонерів російської військової авіації взяла участь у Першому всеросійському святі повітроплавання. Місцем проведення свята обрали Комендантське поле, частину його обнесли парканом й перетворили на аеродром. Були також встановлені трибуни для глядачів, де прості місця коштували від 20 копійок до 5 карбованців, а місця для заможної публіки – 25 карбованців. У газетах того часу багато уваги приділялося цьому святові. У ньому взяли участь всі російські зірки повітроплавання: Єфімов, Уточкін, Сегно, Руднєв, Горшков, Матієвич-Мацієвич, Мацієвич, Піотровський. Серед 11 льотчиків четверо були військовими, а двоє належали до морського відомства. Газети писали: «Вперше ми побачили, чого досягла російська *авіатика*, вперше ми впевнилися у тому, що серед російських офіцерів є літуни, які не поступаються сміливістю і вмінням французам». Змагання склалися з польотів на висоту та тривалість, на точність посадки. Вони тривали кілька днів і було встановлено чимало російських рекордів.

Л. Мацієвич показав високу майстерність, завоював кілька призів. Чимало відомих людей довірили йому своє життя і піднялись у повітря як пасажери. Коли члени аероклубу в яскравих тонах розповідали про сміливі польоти російських льотчиків, хтось запропонував прем'єр-міністру піднятися у повітря з Мацієвичем як з досвідченим літуном. П. Столипін недовго вагався, одягнув авіаторську шапку, довгі перчатки й у пальто та калошах вмовився на вузьке сидіння аероплану за пілотом. За 5 хвилин 20 секунд аероплан здійснив два кола над аеродромом на висоті 16-20 метрів і успішно приземлився. П. Столипін поділився своїми враженнями від польоту: «Я давно мріяв про польоти. Теоретично вірив в успіх авіації, а тепер на практиці впевнився у перевагах повітряної прогулянки. За таких умов я погодився б літати щоденно...»¹.

¹ Успенский Л. В. Человек летит // Вокруг света. — 1969. — № 5. — С. 68.

У публікаціях про Л. Мацієвича зустрічається така легенда: він, нібито, мав партійне завдання здійснити у польоті замах на П. Столипіна або розбитися разом з ним під час польоту. Тоді літали без прив'язних ременів, авіатор міг при бажанні здійснити різкий маневр, нахилити літак і «з необережності» впустити пасажира. Пліткували, що департаменту поліції було відомо про те, що Мацієвич у Парижі тісно контактував з революціонерами-емігрантами і ввійшов до бойової терористичної організації. Тому голова департаменту поліції намагався відмовити Петра Аркадійовича від польоту. Але Столипін сказав: «Я не вірю, що офіцер здатний на нечесний вчинок». Коли Столипіна на «Фармані» не стало видно за хмарами, агенти охоронного відділення не знаходили собі місця. Проте політ завершився успішно.

«Всі хотіли літати з Мацієвичем – писав один із сучасників, – у всіх він уселяв довіру і всіх зачаровував своєю дивовижною принагідністю великої та талановитої людини».

Авіаційні змагання на Комендантському аеродромі завершувалися. Успіх цих змагань був величезним, було встановлено багато авіаційних рекордів. Зокрема, поручик Є. Руднев встановив рекорд «польоту без посадки», протримавшись у повітрі дві з половиною години. Він на очах у збентежених людей двічі облетів навколо Ісаакієвського собору, а потім подолав відстань від Петербургу до Гатчини.

24 вересня (7 жовтня) 1910 р. Л. Мацієвич демонстрував показові польоти. У той нещасливий день авіатор підняв у повітря начальника головного морського штабу М. Яковлева, встановив рекорд висоти змагань. Він знаходився у такому піднесеному стані, що виявив бажання покращити власний рекорд. Вищі чини відомства поставилися до цих намірів з прихильністю. Спочатку Л. Мацієвич вирішив летіти на «Соммері», але мотор аероплану дав збій. Авіатор повернувся до свого випробуваного літака «Фарман» з барографом на грудях для фіксації висоти. Через 8 хвилин після злету глядачі почули незрозумілий тріск, аероплан різко хитнувся і почав розламуватися на шматки. Врятуватися авіатор не зміг, бо парашутів на той час ще не було.

Про причини катастрофи були опубліковані різні версії. Проте, утворена наступного дня спеціальна комісія встановила причину трагедії: у польоті на висоті 385 метрів обірвалася дротова діагональна розтяжка перед мотором й потрапила у гвинт, дріт накрутився на вал мотору, натягнувся і від цього луснули інші розтяжки.

Ховали капітана Мацієвича як національного героя, в останній шлях його проводжали тисячі людей. П. Столипін надіслав вінок із написом на стрічці: «Жертві обов'язку і відваги». Серед 350 вінків був і вінок від Української Громади, в якій покійний був товаришем голови правління. Цей вінок був замовлений за ініціативою давнього товариша Лева – Симона Петлюри. На засіданні Громади 31 жовтня, присвяченому пам'яті Л. Мацієвича, Петлюра виступив з доповіддю про його життєвий і громадський шлях.

Л. Мацієвича поховали на Нікольському цвинтарі Олександро-Невської лаври Петербургу. Поет Олександр Блок під впливом загибелі пілота написав вірш «Авіатор», у якому поряд з мотивами скорботи звучали пророцькі ідеї про «повітряні бої» у майбутньому.

1 жовтня 1910 р. Олександр Олесь надрукував у газеті «Рада» свій некролог Л. Мацієвичу. Там є такі слова: «...Він був наш по духу і по крові. Українське громадянство повинне вшанувати його самостійно і незалежно від других. В Петербурзі уже збираються жертви на пам'ятник Мацієвичу. Ця втішна звістка може нас тільки порадувати, але не заспокоїти. Ми повинні самі з чуттям глибокого здивування і гордості вшанувати пам'ять Мацієвича і в самому серці України, у Києві, поставити йому принаймні бюст. Лев Макарович був наш, українець, наш спільник і навіки останеться окрасою і честю насамперед нашої забутої нації».

На могилі Лева Макаровича за кошти, зібрані всенародними пожертвами, було встановлено величний пам'ятник у вигляді восьмиметрової колони з полірованого червоного граніту. У 1912 р. на місці загибелі героя у Санкт-Петербурзі було встановлено меморіальний камінь. Майдан, що знаходиться на перетині Сріблястого бульвару та алеї Котельникова, названий на честь капітана Мацієвича¹.

Література

1. Грабовський С. Левко Мацієвич – авіатор, інженер, політик // Радіо Свобода, 10.01.2007.
2. Муромов И.А. 100 великих авиакатастроф. — Вече, 2004. — 528 с.
3. Площадь Льва Мацієвича.— http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_sp/3586/площадь
4. Сандул В. Підкорювач «Фармана» // Персонал Плюс, №13(61), 6.04.2006.
5. Успенский Л. В. Человек летит // Вокруг света. — 1969. — № 5. — С. 66—70.

Питання для самоконтролю.

1. Чим знаменитий Лев Макарович Мацієвич?
2. Яку громадянську позицію займав Л. Мацієвич?

¹ Площадь Льва Мацієвича.— http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_sp/3586/площадь. – С.1.