

DOI: 10.20535/1810-0546.2018.3.137007

До 120-річчя КПІ ім. Ігоря Сікорського

У 2018 році наш університет відзначає своє 120-річчя. За понад століття своєї діяльності Київська політехніка підготувала чимало видатних інженерів та науковців, в аудиторіях КПІ читали лекції багато знаменитих професорів, а вченими нашого університету було зроблено чимало наукових відкриттів. Тому важливо згадувати і шанувувати особистостей, що не лише увійшли в історію КПІ, але й прославили вітчизняну і світову науку. Однією з таких особистостей є князь Олександр Сергійович Кудашев, екстраординарний професор КПІ та піонер вітчизняного авіабудування. Цей видатний інженер збудував перший вітчизняний аероплан, який піднявся в небо 23 травня 1910 року. У 2017 році на території КПІ ім. Ігоря Сікорського було встановлено пам'ятний знак до 145-річчя від дня народження і 100-річчя від дня смерті Олександра Кудашева. Місце для гранітної брили з табличкою, на якій зображено аероплан у польоті, вибрали не випадково – саме тут, між корпусом № 4 та Науково-технічною бібліотекою ім. Г.І. Денисенка, колись знаходився ангар, де піонер-авіатор збудував літак «Кудашев-1».

Попри те, що ім'я князя О.С. Кудашева відоме не лише фахівцям у галузі літакобудування, але й усім, хто цікавиться історією науки й техніки, у біографії видатного інженера є ще чимало невідомих фактів. Навіть автентичність портрета, який традиційно вважають зображенням О.С. Кудашева, викликає сумніви. Пошукам істини і справжнього зображення піонера вітчизняної авіації і присвячена пропонується нижче стаття-розвідка.

М.Ю. Ільченко, Л.С. Перелигіна
КПІ ім. Ігоря Сікорського, Київ, Україна

У ПОШУКАХ СПРАВЖНЬОГО ПОРТРЕТА ПІОНЕРА ВІТЧИЗНЯНОГО ЛІТАКОБУДУВАННЯ, КНЯЗЯ О.С. КУДАШЕВА

Постановка проблеми. О.С. Кудашев увійшов в історію авіації України як перший, хто побудував аероплан на бензиновому двигуні. 23.05.1910 р. на Сирецькому скаковому полі м. Київ він підійнявся на ньому в повітря й пролетів близько 70 м. Авіаційний доробок О.С. Кудашева і раніше висвітлювався на сторінках наукових видань, як-то [1, 2]. Проте на порозі святкування ста років із дня польоту О.С. Кудашева розпочався новий етап дослідження його життєвого та творчого шляху. Вийшла друком низка відповідних видань, у тому числі книжка “Піонер-літакобудівник князь Олександр Кудашев” [3], де вперше була наведена винайдена одним із її авторів портретна фотографія тридцятирічного О.С. Кудашева. Якщо казати про інформацію, яка накопичена в роботі [3], то треба віддати належне досконалому, за архівними матеріалами, викладенню біографії О.С. Кудашева. Однак з визначенням портретного зображення О.С. Кудашева, на наше переконання, допущено помилку. У зв'язку з цим надаємо результати власного дослідження.

Князь. На сьогодні життєпису Олександра Сергійовича Кудашева (28.01.1872 [3] –?) ін-

формаційними медіа присвячено чимало публікацій, у тому числі таких, де висвітлюється його родовід [4, 5]. Через те в ході викладу ми торкнемося лише маловідомих фактів, а на деякі поглянемо в іншому ракурсі.

О.С. Кудашев належить до старовинного княжого роду татарського походження. На зламі XVII й XVIII ст. частина цього роду прийняла православ'я й була занесена у шостий розділ родових книг Київської та Пензенської губерній [6, с. 927]. Протягом наступних двох століть цей родовід князів Кудашевих дав Російській імперії цілу плеяду яскравих діячів військового мистецтва, державного будівництва, дипломатії та філософії [7, с. 42]. Так, його дід, князь Сергій Данилович Кудашев (1795–1862), у 1838–1844 рр. був віце-губернатором м. Київ, похований у Ближніх печерах Києво-Печерської лаври [8, с. 771]. Кудашеви мали будинки у Липках, хутір на Сирці (зараз це два райони Києва), маєтки у Київській та Херсонській губерніях [5, с. 45]. Одружився С.Д. Кудашев з Матильдою Швазель-Гуффе (1806–1867), яка походила зі старовинного роду французьких графів Choiseul-Gouffier.



Рис. 1. Подолинський С.А. [9]

У Сергія і Матильди Кудашевих було восьмеро дітей (чотири дівчинки та чотири хлопчики). Старша донька, княгиня Марія (1827–1901), “своєю непересічною вродою полонила” поета А.І. Подолинського (1806–1886). Вінчання відбулось у 1849 р. у церкві Покрови Богородиці, у маєтку Кудашевих, у Малих Висках Херсонської губернії [5, с. 45]. У 1850 р. у подружжя Подолинських народився син Сергій, у майбутньому відомий український вчений, один із засновників ноосферного космізму (рис. 1).

Ідеї С.А. Подолинського у цьому напрямі були визнані й розвинені В.І. Вернадським (1863–1945), К.Е. Цюлковським (1857–1935) та іншими послідовниками філософсько-культурної течії початку ХХ ст., в основу якої було покладено уявлення про космічне призначення людини. Помер С.А. Подолинський у 1891 р., похований на Звіринецькому кладовищі, у Києві.

Молодша донька, княгиня Олександра (1838–1912), вийшла заміж за Олександра Михайловича Бердяєва (1837–1916) (із дворянського роду київських та харківських поміщиків). У Олександри й Олександра Бердяєвих народилося двоє дітей. Старший син, Сергій (1860–1914), став поетом-прозаїком, літературним критиком (його літературний псевдонім – Обухівець). Молодшому сину, Миколі (1874–1948), судилося бути найвидатнішим філософом ХХ ст. (рис. 2).

Старший син Матильди і Сергія Кудашевих, князь Микола (1829–1890), мав чин шталмейстера (придворний стаєнний у чині 3-го класу Табелі про ранги) та був проводирем дворянства Волинської губернії [10].

Другий за старшинством син, князь Олександр (1830–1877), був директором Земельного

та Приватного комерційного банків м. Київ [8, с. 325].

Молодший син, князь Сергій (1834–1915), розпочав імперську службу з присвоєнням чину вже у дев’ятнадцять років. У 1900 р. він став дійсним статським радником на службі у Міністерстві фінансів – з вересня 1909 р. [10]. С.С. Кудашев одружився з Єліконідою Іванівною Орловою (1835–1915), донькою генерал-лейтенанта, похідного отамана донських козацьких полків, дворянина Івана Олексійовича Орлова (1795–1874). І.О. Орлов успадкував від свого батька, генерал-майора О.П. Орлова, великий маєток Матусів у Черкаському повіті Київської губернії. До речі, дружини братів С.С. Кудашева та О.С. Кудашева (Софія) були рідними сестрами. У Сергія та Єліконіди Кудашевих було шестеро дітей: п’ятеро доньок і один хлопчик Олександр, який народився 28.01.1872 р. у Санкт-Петербурзі [3]. За спогадами О.М. Наумова (1868–1950), міністра землеробства Російської імперії у 1915–1916 рр., який познайомився з родиною С.С. Кудашева наприкінці 1888 – на початку 1889 рр., навчаючись на другому курсі юридичного факультету Імператорського Московського університету, на той час С.С. Кудашев займав посаду керівника відділення Дворянського банку у Москві [12, с. 103]. О.М. Наумов зблизився із сім’єю Кудашевих через те, що одна з їх доньок (Єліконіда, 1868 р.н.) брала участь в аматорських спектаклях, які ставили студенти Імператорського Московського університету. Як пише О.М. Наумов, “для наших вистав він [С.С. Ку-

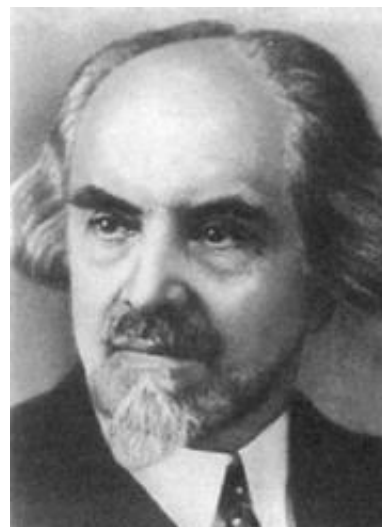


Рис. 2. Бердяєв М.О. 1920-ті рр. [11, с. 91]



Рис. 3. О.С. Кудашев на Сирецькому скаковому полі. Початок 1910 р. [13]

дашев – *М.І., Л.П.*] охоче надавав не тільки свою квартиру, але й згодом навіть велику залу в приміщенні самого банку, на Тверській, біля Англійського Клубу” [12, с. 103]. Характерно, що у мемуарах О.М. Наумова не знайшлося місця спогадам про майбутнього авіатора О.С. Кудашева. Проте є портретна характеристика його матері, Єлїконїди Іванівни Орлової (тоді їй було п’ятдесят три роки). А саме: “Княгиня Єлїконїда Іванівна була великою, пухкою жінкою, дуже гостинною й без тями любила своїх діток-доньок, з яких виділялася зовнішністю і обдарованістю середня за віком, що носила материнське ім’я Єлїконїда” [12, с. 103]. Зауважимо, О.С. Кудашеву, відповідно до [3], на зламі 1888 р. ще не було сімнадцяти років.

Тож, як бачимо, представники родової гілки О.С. Кудашева (від його діда, С.Д. Кудашева, до нього самого) належали до заможних і впливових кіл як у Російській імперії, так і у Французькій республіці. Крім того, у ході проведеного дослідження було встановлено, що з портретних зображень найближчих родичів О.С. Кудашева по чоловічій лінії, які існують на сьогодні та визнані як автентичні, саме портрети його двоюрідних братів М.О. Бердяєва та С.А. Подолинського мають характерні широкоскулі риси обличчя. Аналогічні риси притаманні особі, сюжетне фото якої, датоване початком 1910 р. (рис.3), недавно було опубліко-

ване у знайденому нами журналі “Men’s Health” [13, с. 146] з текстом під рубрикою “Грезит о полетах”. Це фото зображає О.С. Кудашева на території Сирецького скакового поля. На рис. 4 наведено збільшений фрагмент цієї фотографії, яку маємо підстави вважати портретним образом князя О.С. Кудашева на даному етапі пошуку справжнього портрета піонера вітчизняного літакобудування.

Професор. У 1891 р. О.С. Кудашев вступив до Інституту інженерів шляхів сполучення Ім-



Рис. 4. О.С. Кудашев.
Збільшене з рис. 3

ператора Олександра I (ІІШС), у м. С.-Петербургу [14, с. 115]. Зазначимо, що автор статті “Забытые имена в истории Петербургского государственного университета путей сообщения” [13], 2009 р. публікації, Л.І. Коренев, тодішній директор музею Державної освітньої установи вищої професійної освіти “Петербурзький державний університет шляхів сполучення” (назва ІІШС у 2004–2009 рр.) наголошував на інших, ніж у [3], роках народження й смерті О.С. Кудашева, а саме: 1871 – після 1927 [14, с. 115].

У 1895 р. О.С. Кудашев закінчив курс ІІШС, з правом на чин колезького секретаря [15, с. 133]. Протягом кількох місяців він знаходився на військовій службі як вояк Державного ополчення, але вже з лютого 1896 р. виконував інженерні обов’язки щодо виконання робіт на спорудженні залізниці Тифліс–Карс [14, с. 115].

У 1899 р. О.С. Кудашев звертається до керівництва Міністерства шляхів сполучення (МШС) з проханням відрядити його для виконання викладацької діяльності у нещодавно створений Київський політехнічний інститут Імператора Олександра II (КПІ) [7, с. 44]. Тобто на той час О.С. Кудашев проходив службу в резерві МШС (входив до корпусу інженерів шляхів сполучення). Слід сказати, що, за діючим тодішнім положенням, “у разі неотримання ними [резервістами МШС – *М.І.*, *Л.П.*] протягом двох років штатних місць” їх звільняли зі служби [16, с. 143–144]. З 1.09.1889 р. О.С. Кудашева було зараховано до КПІ на посаду екстраординарного професора (від лат. *extra* – поза та *ordinarius* – штатний, належне за штатом, який займає кафедру). Чому екстраординарного професора? Тому, що для зайняття посади ординарного професора необхідно було захистити докторську дисертацію. Наприкінці 1889 р. “інженер шляхів сполучення князь Олександр Сергійович Кудашев, який готувався до професорського звання, щоб обіймати посаду завідувача кафедри будівельного мистецтва” відряджається за кордон (для підготовки докторської дисертації) строком на дев’ять місяців, з 1.12.1889 до 1.09.1900 рр. [17, с. 5, 13, 56].

Після повернення з відрядження, з 1.09.1900 р. О.С. Кудашев, який не подав наукову роботу до захисту, знову став виконувати обов’язки екстраординарного професора по кафедрі будівельного мистецтва інженерного відділення КПІ, з платнею у 2000 карбованців

на рік. Слід зазначити, що тоді на інженерному відділенні викладали такі відомі особистості, ординарні професори, як К.О. Зворикін (1861–1928) (виконував обов’язків декана відділення), В.П. Єрмаков (1845–1922), Г.Г. Де-Метц (1861–1947), М.І. Коновалов (1858–1906), Д.П. Рузький (1869–1937), О.В. Нечаєв (1864–1915), В.Ф. Тимофеев (1858–1923) і М.І. Максимович (1855–1928) [18, с. 9, 23].

1.06.1901 р. “вик. об. екстраординарного професора по кафедрі будівельного мистецтва – інженер шляхів сполучень князь О.С. Кудашев” залишає службу в КПІ (не дочекавшись двох років свого відрядження МШС до інституту) у зв’язку з виходом у відставку через сімейні обставини та виїжджає до Франції [7, с. 46; 19, с. 5].

Знову повернувся до КПІ О.С. Кудашев 1.10.1906 р. як тимчасово запрошений, з оплатою за вільним наймом, і вже на сільськогосподарське відділення, щоб викладати будівельне мистецтво та геодезію [20, с. 45–46]. Лекції тут він читав протягом двох років [21, с. 34].

Таким чином, на момент польоту 23.05.1910 р. князь, інженер шляхів сполучення, О.С. Кудашев не викладав у КПІ, про що свідчить і відсутність відповідної інформації у звіті інституту за 1910–1911 рр. [22].

Помилковий портрет. Як не дивно, але в історії людства траплялися непоодинокі випадки, коли за портрети історичних особистостей видавалися зображення інших осіб. Так було і з портретом піонера авіації О.Ф. Можайського (1825–1890): замість нього відправили на масовий друк зображення купця першої гільдії, його повного тезку [23, с. 8–9]. Справжній портрет О.Ф. Можайського було знайдено українським художником О.В. Вяткіним (1922–2012) на початку 1950-х рр., в особовій справі адмірала. Тоді О.В. Вяткін багато часу проводив у Військово-морському архіві м. Кронштадт (Російська Федерація) у пошуках історичного антуражу для своєї дипломної роботи – картини “О.Ф. Можайський на випробуванні першого літака” [24].

Так чи інакше, а першоджерелом, від якого відштовхнулись автори [3] у своєму помилковому висновку стосовно портретного зображення О.С. Кудашева, послуговував напис «*Препод. Гарф или Кудашев. Инж.*», який власноруч зробив у 1962 р. на фотокартці невідомого чоловіка, незадовго перед своєю смертю, “інженер В.Н. Гвоздін” (випуск інженерного відділення КПІ 1904 р.) та передав цю фотографію,

разом з іншими історичними матеріалами, до музею інституту [3, с. 19–20]. Між іншим, у списку випускників інженерного відділення КПІ 1904 р. прізвища “Гвоздін” нема, а є “Гвоздикъ Владимірь” [25, с. 55].

Ми у жодному разі не обмежуємо право авторів [3] на використання ними відповідних дослідницьких методологій, а також право на можливі помилки на шляху до істини у складній історичній сфері досліджень. У своїх пошуках справжнього портрета О.С. Кудашева ми пішли власним шляхом, ґрунтуючись насамперед на врахуванні хронології подій і діяльності конкретних осіб згідно з архівними даними КПІ [27], оригінальними дослідженнями інших авторів [28] та інформацією у виданні, що не претендує на статус наукової публікації [13], але містить цікаві в історичному аспекті фактичні дані.

Отже, невідомий чоловік з фотокартки (рис. 5) визначений як той, хто викладав на інженерному відділенні КПІ ще до 1904 р., за прізвищем Кудашев чи Гарф, і який мав кваліфікацію “інженер” (так у ті часи титулювали тільки випускників ІШС). Так вважав і випускник КПІ В. Гвоздик, розміщуючи й поєднуючи слова у написі на фотографії: обидва викладачі мали однаковий освітній рівень. Тобто, якщо відомо, що О.С. Кудашев закінчив курс ІШС, то тоді й Гарф повинен був бути інженером шляхів сполучення.

Стосовно Е.К. Гарфа, з яким автори [3] порівнювали О.С. Кудашева, можна сказати от



Рис. 5. Лжепортрет О.С. Кудашева [3]

що. Навіть, за їхнім поданням, механічне відділення КПІ він закінчив тільки у 1908 р. [3, с. 20]. Щодо викладацької роботи, то Е.К. Гарф почав працювати лаборантом механічної лабораторії у 1906 р., ще будучи студентом [26, с. 173]. У 1910 р. “штат. виклад. по опору матеріалів Е.К. Гарфъ” вибув зі складу інституту [22, с. 22]. Таким чином, Е.К. Гарф ніяк не міг бути викладачем В. Гвоздика.

Використання історико-хронологічного методу та принципу системності під час дослідження дало нам можливість звернути увагу на те, що з початку 1900–1901 академічного року на інженерному відділенні КПІ працював, запрошений за наймом, “інженер шляхів сполучення Микола Карлович Гарф”, який проводив заняття з будівельної механіки та складання проектів мостів для студентів третього курсу [27, с. 22].

М.К. Гарф закінчив курс ІШС, з правом на чин колезького секретаря, у 1896 р. Доречно буде сказати, що разом з М.К. Гарфом у списку випускників ІШС 1896 р. значиться Є.О. Патон (1870–1953), в майбутньому відомий вчений-механік, а саме: “Паттонъ Евгений”. Самого ж М.К. Гарфа занесли до списку з подвійним ім’ям: “Гарфъ Николай-Августъ” (як етнічного німця) [15, с. 135]. Тобто, на відміну від Е.К. Гарфа, М.К. Гарф мав освіту інженера шляхів сполучення, як і О.С. Кудашев.

Основним місцем роботи М.К. Гарфа наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. був технічний відділ Служби шляху Управління Південно-Західної залізниці, де він перебував на службі [19, с. 25]. У 1901 р. М.К. Гарф і В.М. Белелюбський, син відомого інженера шляхів сполучення та вченого у галузі будівельної механіки й мостобудування М.А. Белелюбського (1845–1922), розробили для студентів КПІ та літографували посібник “Краткое руководство для составления расчетов мостов простых систем” [19, с. 33].

Зупинимося на другому чиннику – схожості портретних зображень, яку використовували автори [3] у своїх міркуваннях. Вони пишуть, що порівнювали “всі відомі фотографії О.С. Кудашева та інженера Е.К. Гарфа” [3, с. 20]. І, з урахуванням інших факторів (дат народження; того, що Е.К. Гарф закінчив механічне відділення КПІ лише у 1908 р.; фірмового знаку фотоательє Д. Єрмакова у м. Тифліс, де буцімто Кудашев працював деякий час), автори [3] доходять висновку, що на фото (див. рис. 5) зображений тридцятирічний О.С. Кудашев.

Досліджувати на схожість портрет невідомого чоловіка (див. рис. 5) з фотографічними зображеннями Е.К. Гарфа не має сенсу, оскільки останній не міг бути викладачем у випускника інженерного відділення КПІ 1904 р. А от якщо взяти до уваги існуючі автентичні групові та сюжетні фото початку ХХ ст., де присутній О.С. Кудашев, але досліджувати їх вже з використанням методів біометричної й фізіономічної діагностики, то можна дійти висновку, що чоловік з фото на рис. 5 ні за якими ознаками не може бути О.С. Кудашевим.

Згодом у пошуках портретного зображення М.К. Гарфа було опрацьовано монографію “Немцы Армавира” [28] авторів В.Г. Шнайдера та С.М. Ктиторова, де розглядається історія виникнення й розвитку однієї з найчисленніших на Північному Кавказі міських громад “російських” німців. Зазначимо, що в роботі [28] розглядається широке коло питань історико-культурного й соціально-демографічного спрямування, в тому числі трудової діяльності, яка окреслює участь німців у розвитку інфраструктури м. Армавір.

У доробку, в розділі 4 “Зайнятість німецького населення Армавіра” [28], була знайдена інформація стосовно тамтешніх промисловців і підприємців. Пишеться, що більшість німців, які мали технічну освіту, служили у різних відділах Управління Армавір-Туапсинської залізниці, розташованому в Армавірі. “Так, напередодні революції 1917 р. тут працювали: перший помічник й заступник головного інженера, інженер шляхів сполучення Рудольф Федорович Лоренц (до нього на цій посаді перебував ні-



Рис. 6. М.К. Гарф. 1915 р. [28, с. 121]

мець Микола Карлович Гарф; ...). Ці люди були справжніми професіоналами своєї справи, які багато зробили для економічного освоєння північнокавказького регіону, де гостро відчувалася потреба щодо зручних шляхів сполучення” [28, с. 120]. Далі, на с. 121 [28], В.Г. Шнайдер і С.М. Ктиторов подають фотографію М.К. Гарфа 1915 р. (рис. 6).

У додатку 20 [28], де наводяться уривки з армавірських газет періоду Першої світової війни, М.К. Гарф згадується у такому контексті: “Отклики Кавказа, Армавир, 1914. № 165 (23 июля). При армавирской бирже учрежден Комитет по сбору пожертвованной и оказанию помощи семьям призванных на войну. В его состав вошли члены биржевого комитета, в том числе этнические немцы – А.Ф. Ротман, Н.К. Гарф и В.К. Вильде. Инженер Николай Карлович Гарф стал товарищем председателя комитета” [28, с. 541].

Тепер, порівнюючи поширений донедавна портрет князя О.С. Кудашева (див. рис. 5) та М.К. Гарфа (див. рис. 6) із застосуванням методу фізіогностики, констатуємо їхню схожість з різницею у віці близько п’ятнадцяти років. Це дає нам підґрунтя стверджувати (принаймні, на засадах гіпотези), що зазначене на рис. 5 зображення не є портретом князя О.С. Кудашева.

Підсумки. В результаті проведеного історико-методологічного дослідження вдалося:

1. Довести, що 1.09.1889 р. князя О.С. Кудашева зарахували до Київського політехнічного інституту Імператора Олександра II на посаду екстраординарного професора. З 1.12.1899 до 1.09.1900 рр. він був відряджений за кордон для підготовки докторської дисертації, щоб отримати професорське звання та зайняти посаду завідувача кафедри будівельного мистецтва. З 1.09.1900 р. О.С. Кудашев, який не подав наукову роботу до захисту, знову виконував обов’язки екстраординарного професора по кафедрі будівельного мистецтва інженерного відділення КПІ. 1.06.1901 р. він звільнився з роботи в інституті та виїхав до Франції. О.С. Кудашев повернувся до викладацької роботи в КПІ 1.10.1906 р., але як тимчасово запрошений, з оплатою за вільним наймом, і вже на сільськогосподарське відділення, щоб викладати будівельне мистецтво та геодезію. Лекції тут він читав протягом двох років. Тобто на момент польоту 23.05.1910 р. князь, інженер шляхів сполучення, О.С. Кудашев не викладав у КПІ.

2. Встановити, що з портретних зображень найближчих родичів князя О.С. Кудашева по чоловічій лінії, які існують на сьогодні та визнані як автентичні, саме портрети його двоюрідних братів, відомих філософа М.О. Бердяєва та вченого С.А. Подолинського, мають характерні риси обличчя, які могли бути притаманні й О.С. Кудашеву, зокрема широкоскулість, що є найбільш характерною для осіб татарського походження.

3. Констатувати, що поширений донедавна портрет піонера вітчизняного літакобудування князя О.С. Кудашева є помилковим і насправді на ньому зображений інженер шляхів сполучення Микола Карлович Гарф (етнічний німець) – викладач інженерного відділення КПІ, який проводив заняття з будівельної механіки та складання проектів мостів для студентів третього курсу в період з 1.09.1900 до 1.09.1903 рр.

4. Знайти, у пошуках справжнього портрета князя О.С. Кудашева, донедавна невідому

фотографію 1910 р., на якій його обличчя зображено анфас і яка може слугувати створенню тогочасного портретного образу піонера вітчизняного літакобудування.

* * *

Автори вдячні рецензентам статті академіку Національної академії аграрних наук України В.А. Вергунову, доктору історичних наук, професору С.О. Костилювій та доктору технічних наук, професору І.О. Мікульонку за слушні зауваження, врахування яких сприяло оптимізації наших формулювань по тексту статті.

P.S. 30.07.2018, після ухвалення статті до друку, було отримано висновок експертного дослідження Київського науково-дослідного інституту судових експертиз, згідно з яким на фотознімку на рис. 5 і фотознімку на рис. 6 зображена одна і та ж особа.

Список літератури

- [1] Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 р. / В.Б. Шавров. – М.: Машиностроение, 1994. – 704 с.
- [2] Савин В.С. Авиация в Украине / В.С. Савин. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.
- [3] Карамаш С. Піонер-літакобудівник князь Олександр Кудашев / С. Карамаш, В. Татарчук. – К.: КММ, 2010. – 72 с.
- [4] Кудашев Р.Ш. История рода князей Кудашевых / Р.Ш. Кудашев, И.Р. Габдуллин. – Уфа: Инеш, 2013. – 194 с.
- [5] Сергій Подолинський. Листи та документи / Упоряд.: Р. Сербин, Т. Слюдикова. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. – К., 2002. – 422 с.
- [6] Брокгаузъ Ф.А. Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгаузъ, И.А. Ефронъ. Том ХУІ^А (Кояловичъ – Кулонъ). – С.-Петербургъ: Типо-Литографія И.А. Ефрона, 1895. – 960 с.
- [7] Згуровский М.З. Киевские политехники – пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения / М.З. Згуровский. – 3-е изд., перераб. и доп. – К.: НТУУ “КПИ”, 2015. – 338 с.
- [8] Друг О.М. Особняки Києва / О.М. Друг, Д.В. Малаков. – К.: Кий, 2004. – 824 с.
- [9] Чесноков В.С. Сергей Андреевич Подолинский. 1850–1891 / В.С. Чесноков. – М.: Наука, 2006. – 316 с.
- [10] Волков С.В. Высшее чиновничество Российской империи: краткий словарь / С.В. Волков. – М.: Ун-т Дмитрия Пожарского, 2016. – 798 с.
- [11] Русское зарубежье. Великие соотечественники. 100 судеб русской эмиграции в XX веке. – М.: Язуа-каталог, 2018. – 664 с.
- [12] Наумовъ А.Н. Из удѣлѣвшихъ воспоминаній. 1868–1917. Въ двухъ книгахъ / А.Н. Наумовъ. – Нью-Йоркъ: Изд. А.К. Наумовой и О.А. Кусевицкой, 1954. – 583 с.
- [13] Мужчина – 1910 // Men’s Health. – 2017. – № 1. – 146 с.
- [14] Коренев Л.И. Забытые имена в истории Петербургского государственного университета путей сообщения / Л.И. Коренев // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2009. – Вып. 4. – С. 99–119.
- [15] Списокъ окончившихъ курсъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщения Императора Александра I за сто лѣт. 1810–1910. – Спб., 1910. – 225 с.
- [16] Краткій историческій очеркъ развитія и дѣятельности Вѣдомства путей сообщения за сто лѣт его существованія (1798–1898 гг.). – СПб.: Тип. Министерства Путей Сообщенія, 1898. – 292 с.
- [17] Отчетъ о состояніи Киевскаго Политехническаго Института Императора Александра II за 1899 годъ. – Київъ: Типо-литографія Губернскаго Правленія, 1900. – 56 с.
- [18] Личный составъ Киевскаго Политехническаго Института Императора Александра II. Въ 1900 – 1901 академическомъ году. – Київъ: Типографія Петра Барскаго, 1900. – 26 с.

- [19] Отчет о состоянии Киевского Политехнического Института Императора Александра II за 1901 годъ. – Киевъ: Типографія С.В. Кульженко, 1903. – 95 с.
- [20] Личный составъ Киевского Политехнического Института Императора Александра II. На 1906 – 1907 акад. годъ. – Киевъ: Типографія С.В. Кульженко, 1906. – 52 с.
- [21] Личный составъ Киевского Политехнического Института Императора Александра II. На 1907–1908 акад. годъ. – Киевъ: Электрическая скоропеч. “РАБОТНИКЪ”, 1907. – 40 с.
- [22] Отчет о состоянии Киевского Политехнического института Императора Александра II. За 1910 и 1911 годы. – К.: Тип. Т-ва “Просвещение” учр. М.А. Барщевский, 1913. – 22 с. – Електронна репродукція; К.: НТБ НТТУ “КПІ”, 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: library.kpi.ua.
- [23] Маркуша А.М. 14 тысяч метров и выше: собр. сочинений в 3-х т. / А.М. Маркуша. – Т. 3. – М.: ИД “Вестник Воздушного Флота”, 2002. – 607 с.
- [24] Художники Харькова. Вяткин А.В. – Кращі пости українського ЖЖ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.livejournal.com/1461409.htm>.
- [25] Личный составъ Киевского Политехнического Института Императора Александра II. На 1904–1905 акад. годъ. – Киевъ: Тип. С.В. Кульженко, 1904. – 60 с.
- [26] Київський політехнічний і Київський сільсько-господарський інститути. XXV років. 1898. – 1923. Ювілейний збірник. – Київ: Державний Трест “Київ-Друк”, 1924. – 279 с.
- [27] Личный составъ Киевского Политехнического Института Императора Александра II. На 1902–1903 академической годъ. – Киевъ: Типогр. С.В. Кульженко, 190(?) . – 37 с. – Електронна репродукція; К.: НТБ НТТУ “КПІ”, 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: library.kpi.ua.
- [28] Шнайдер В.Г. Немцы Армавира / В.Г. Шнайдер, С.Н. Ктиторев. – Армавир: ООО “Полиграфическое предприятие им. Г. Скорини”, 2012. – 680 с.

М.Е. Ильченко, Л.С. Перельгина

В ПОИСКАХ НАСТОЯЩЕГО ПОРТРЕТА ПИОНЕРА ОТЕЧЕСТВЕННОГО САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ, КНЯЗЯ А.С. КУДАШЕВА

Показано, что фотопортрет пионера отечественного самолетостроения, князя А.С. Кудашева, который с 2010 г. тиражируется средствами информации, – ненастоящий. С помощью методов биометрической диагностики и физиогностики доказано, что на этой фотографии изображен Николай Карлович Гарф, инженер путей сообщения, преподаватель инженерного отделения Киевского политехнического института Императора Александра II, проводивший занятия по строительной механике и составлению проектов мостов для студентов третьего курса в период с 1.09.1900 до 1.09.1903 гг.

Ключевые слова: самолетостроение; Киев; ненастоящий портрет; ошибочная идентификация; А.С. Кудашев; Н.К. Гарф.

М.Ю. Ильченко, Л.С. Перелигіна

У ПОШУКАХ СПРАВЖНЬОГО ПОРТРЕТА ПІОНЕРА ВІТЧИЗНЯНОГО ЛІТАКОБУДУВАННЯ, КНЯЗЯ О.С. КУДАШЕВА

Показано, що фотопортрет піонера вітчизняного літакобудування, князя О.С. Кудашева, який з 2010 р. поширюється засобами інформації, є несправжнім. На підґрунті біометричної діагностики та фізіогностики доведено, що на цій фотографії зображений Микола Карлович Гарф, інженер шляхів сполучення, викладач інженерного відділення Київського політехнічного інституту Імператора Олександра II, який проводив заняття з будівельної механіки та складання проектів мостів для студентів третього курсу в період з 1.09.1900 до 1.09.1903 рр.

Ключові слова: літакобудування; Київ; несправжній портрет; помилкова ідентифікація; О.С. Кудашев; М.К. Гарф.

M.Yu. Ilchenko, L.S. Perelyhina

SEARCHING FOR THE REAL PORTRAIT OF THE PIONEER AIRCRAFT DESIGNER IN OUR COUNTRY, PRINCE O.S. KUDASHEV

This article demonstrates that the photo of the Ukrainian aircraft engineering pioneer, prince O. S. Kudashev, being circulated in the media since 2010, is false. Based on biometrical and physiognosis research, the authors argue that this is the portrait of Mykola Karlovych Garf, a railroad engineer and instructor in the Engineering Section of the Emperor Alexander II Kyiv Polytechnic Institute, who gave classes on construction mechanics and design of bridges for the third-year students between September 1, 1900 and September 1, 1903.

Keywords: aircraft design; Kyiv; false portrait; mistaken identity; O.S. Kudashev; M.K. Garf.