

Кудашев Олександр Сергійович (28.01.1872-1917 рр.)

Кудашев О. С. – київський інженер-конструктор,
автор конструкції першого діючого літака в
Україні.



Родовід

Князь О.С.Кудашев народився 28 січня 1872 р. в м. Мала Виска Херсонської губернії (нині – Кіровоградської області) у багатодітній родині титулярного радника князя Сергія Сергійовича Кудашева та його дружини Єлїконїди Іванівни.

Вчений-авіаконструктор є представником древнього дворянського роду, що походить від татарських князів Биха і Саїд-Ахмета, які оселилися на південних російських землях після розпаду Золотої Орди. На рубежі XVII і XVIII ст. частина цього роду прийняла православ'я і протягом наступних чотирьох століть дала світові цілу плеяду яскравих діячів військового мистецтва, дипломатії, державного будівництва, культури, науки тощо.



Гербъ рода Кудашевыхъ.
Описание герба:

Въ гербѣ поля, накрестъ положены серебранныя мечъ и сабля, острия въправо и влево, съ золотыми рукоятками и серебряными възглавьями. Щитъ окруженъ орденомъ св. Анны. По сторонамъ щита по два орденскихъ знака. Мундштукъ серебряный, съ золотыми украшеніями. Нахвосты королевскіе, тм.



Навчання та викладання

У віці 23 років О.С.Кудашев закінчує Інститут Корпусу інженерів шляхів сполучення. Свої знання він показав при будівництві залізниці Тифліс-Карс. Працюючи інженером, захопився науковими дослідженнями проблем будівельної справи і звернувся до керівництва свого міністерства з проханням відрядити його для викладацької діяльності. У 1900 році його запрошують викладати в Київський політехнічний університет. Олександр стає професором на будівельному факультеті. Приватні обставини змусили вченого перервати викладання в КПІ майже на 5 років. У його прошенні від 19 липня 1901 року йдеться: «Не маючи можливості через сімейні обставини виконувати покладені на мене заняття при Київському політехнічному інституті, маю честь просити Ваше превосходительство клопотати перед паном міністром фінансів про звільнення мене з посади з 1 червня цього року». Деякий час жив у Франції, де став свідком зародження європейської авіації. Після повернення до Росії працював викладачем Донського політехнічного інституту в м. Новочеркаську. Невдовзі отримав лист від професора Червінського: «Рада дорученого мені інституту на своєму засіданні 14 жовтня 1906 р. обрала Вас викладачем будівельного мистецтва і геодезії на термін більше року».

На шляху до мрії

М. Єфімов

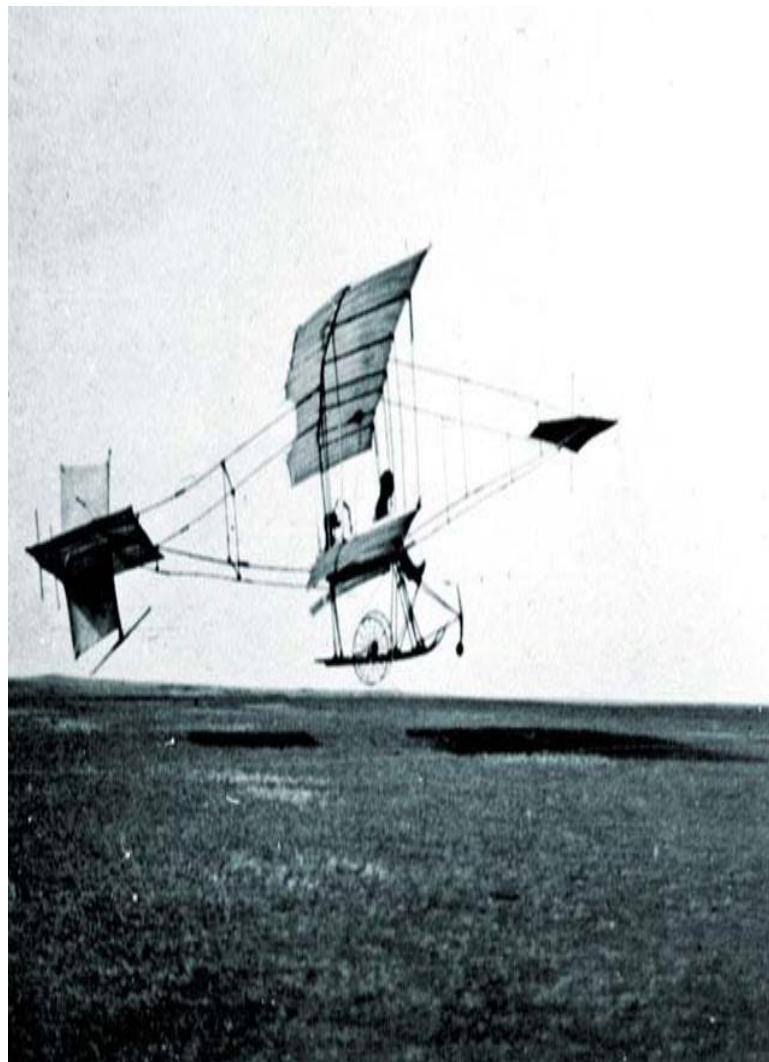
Після створення 1909 року Київського товариства повітроплавання став його членом і почав конструювання власного літака. Політ першого російського льотчика Михайла Єфімова у березні 1910 року на французькому літаку «Фарман-IV» дуже вплинув на Кудашева. Він познайомився з М. Єфімовим і той узяв Кудашева зі собою в один із польотів. Повернувшись до Києва, Кудашев категорично вирішив у стислі терміни завершити будівництво свого літака.



«Кудашев-1»

У другій половині травня 1910 року літак «Кудашев-1» був готовий до польоту. Це був формений біплан із тягнучим гвинтом вагою 320 кілограмів, оснащений двигуном «Анзані» потужністю 35 кінських сил. Він мав переднє кермо висоти, кермо керування хвостове оперення-стабілізатор. Каркас літака, із площею несучих поверхонь 32 кв. м, був зроблений із дерев'яних рейок і обтягнутий прогумованим полотном.

23 травня 1910 року літак перевезли на Сирецький іподром. Там у присутності репортерів більшості міських газет і членів Київського товариства повітроплавання О. Кудашев здійснив свій політ. Він був недовгим — на кілька десятків метрів, але першим у Російській імперії польотом літака вітчизняного виробництва (за винятком двигуна).





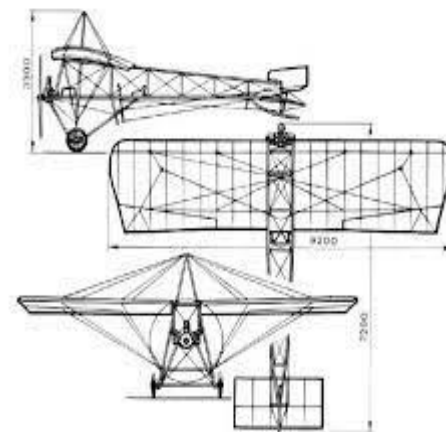
«Кудашев-2»

«Кудашев-3»

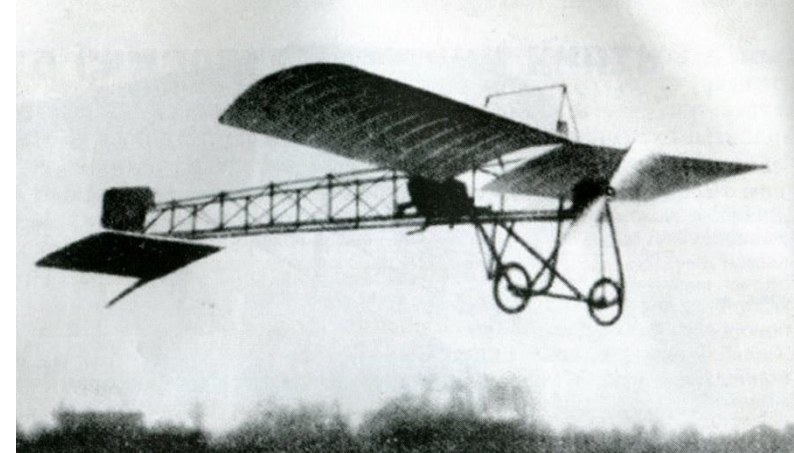
1911 року О. Кудашев побудував ще три літаки з бензиновими двигунами.

«Кудашев-2» побудований восени 1910 року, був оснащений двигуном «Гном» на 50 кінських сил і відрізнявся від свого попередника оригінальною формою дугового шасі, яке згодом широко увійшло в практику авіабудування (це шасі майже одразу ж запозичили у Кудашева французи, створюючи літак «Дюпердюссен»). За схемою це був формений біплан без переднього керма висоти, з нормальним горизонтальним оперенням і кермом напрямку. За розмірами був більший за першу модель.

Конструкція літака «Кудашев-3» вирізнялася винятковою легкістю, простотою й дешевизною. Це був високоплан із двигуном «Анзані» на 35 к. с., розчалочним фюзеляжем без обтяжки і з дуговим шасі. Цей літак, як і другу модель, побудували взимку 1910 року. Після нетривалої пробіжки літак легко відривався від землі і міг здійснювати невеличкі перельоти.



«Кудашев-4»



Наступний свій літак «Кудашев-4» інженер-конструктор збудував у Ризі. Цей літак із двигуном «Гном» на 50 к. с. був розвитком попередньої моделі. Він мав вищу посадку льотчика, двостійковий кабан, дугове шасі було виконане в чистішій формі. Літак мав змінні крила для швидкостей 60 і 80 км/год, останні — з меншою кривизною і розмахом. Був обтягнутий по обидва боки прогумованою матерією. О. Кудашев багаторазово випробував його в квітні 1911 р.

На першій повітроплавальній виставці в Санкт-Петербурзі весною 1911 року конструктор «Кудашев-4» був удостоєний Великої срібної медалі.

Визнання через століття

На жаль, досягнення Кудашева не було офіційно визнане. Мотивували це тим, що політ виконаний без попереднього повідомлення і на льотному полі не перебувала належна кількість спостерігачів із Санкт-Петербурга.

Пріоритет Кудашева російські та закордонні історики авіації визнали лише через століття.

