

<https://doi.org/10.15407/sofs2026.02.120>

УДК: 929.629.73:378.662(477-25) Адлер

В.В. ТАТАРЧУК, завідувач відділу,

Державний політехнічний музей імені Бориса Патона,

Національний технічний університет України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»

Берестейський просп., 37, корп. 6, Київ, 03057, Україна

e-mail: v.tatarchuk@museum.kpi.ua

<https://orcid.org/0000-0001-7205-5754>

ОДИН ІЗ ЗАСНОВНИКІВ ПРАКТИЧНОГО ПЛАНЕРИЗМУ ГЕОРГІЙ АДЛЕР (1886—1965): АВІАКОНСТРУКТОР, ВИКЛАДАЧ, ЖУРНАЛІСТ, СТУДЕНТ КИЇВСЬКОГО ПОЛІТЕХНІЧНОГО ІНСТИТУТУ

Статтю присвячено біографії Георгія Петровича Адлера (1886—1965) — одного з перших авіаконструкторів на теренах України, одного із засновників практичного планеризму, журналіста, учасника перших авіаційних організацій в Києві (Повітроплавного гуртка Київського політехнічного інституту і Київського товариства повітроплавання), бойового льотчика Першої світової війни, викладача, науковця. Джерельну базу дослідження склали: 1) архівні документи; 2) періодика першої чверті ХХ ст. — київська (газета «Кієвлянинъ»), московська і санкт-петербурзька (науково-популярні журнали «Автомобиль и воздухоплавание» і «Аэро и автомобильная жизнь»), а також газетні матеріали самого Г. Адлера; 3) мемуарні матеріали — спогади студентів і викладачів Київського політехнічного інституту, а також родичів Г. Адлера. Показано практичну роботу Г. Адлера впродовж майже 40 років. Розкрито характер його конструкторської, організаційної, журналістської, виробничої, військової, наукової, викладацької діяльності в

Цитування: Татарчук В.В. Один із засновників практичного планеризму Георгій Адлер (1886—1965): авіаконструктор, викладач, журналіст, студент Київського політехнічного інституту. *Наука та наукознавство*. 2026. № 2 (132). С. 120—138. <https://doi.org/10.15407/sofs2026.02.120>

© Видавець ВД «Академперіодика» НАН України, 2026. Стаття опублікована на умовах відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

галузі авіації, а також роботи в інших галузях техніки і виробництва. Особливу увагу приділено київському періоду діяльності Г. Адлера — конструюванню, будівництву, випробовуванню і використанню планерів, взаємодії з іншими київськими авіаконструкторами. Наголошено, що публікації Г. Адлера про авіаційні події у Києві та на теренах України є цінним джерелом з історії початкового періоду нової галузі техніки — авіації, які становлять найбільш вагому фактологічну цінність. Доведено пріоритет побудови Г. Адлером першого в Російській імперії колесного планера в 1908 р. саме в Києві, який здобув популярність в інших містах імперії та навіть за кордоном. Висвітлено авіаконструкторську роботу Г. Адлера на авіаційних підприємствах у Російській імперії та СРСР. Завдяки контактам автора з нащадками Г. Адлера уточнено деякі аспекти біографії авіаконструктора — його походження, обставини зміни імені й прізвища, дати народження і смерті, бойовий досвід і нагороди у військовій авіації.

Ключові слова: Георгій Адлер, планеризм, авіація, Київський політехнічний інститут, Повітроплавний гурток КПІ, Київське товариство повітроплавання.

Вступ. Витоки розвитку авіаційної науки і техніки в Україні сягають кінця XIX — початку XX століття, коли ентузіасти створювали перші літальні апарати. Одним з них був Георгій Петрович Адлер (1886—1965) — авіаконструктор, журналіст, студент Київського політехнічного інституту.

Вивчення життя і творчого шляху конструкторів розширює наше уявлення про історію розвитку науки і техніки. До сьогодні не надруковано жодної повної біографії Г. Адлера, а невелика кількість публікацій про нього здебільшого датується попереднім століттям. Окремі аспекти його авіаційної діяльності в Києві та інших містах досі містять неточності, оскільки вони не ґрунтуються на першоджерелах і подекуди є простим переказом начебто загальновідомих фактів, які з часом перетворилися на штампи і, на жаль, продовжують повторюватися в публікаціях. Це, зокрема, стосується авіаконструкторської, журналістської та організаційної діяльності Г. Адлера в місті Києві й в Україні.

Вважаємо, що виявлення і зіставлення фактів на підставі документальних джерел дасть змогу створити більш-менш об'єктивну картину життя та авіаційної діяльності Г. Адлера.

Аналіз досліджень і публікацій. Одразу зазначимо, що повної біографії Г. Адлера досі не складено і не опубліковано.

У період після відновлення незалежності України вийшло декілька робіт наукового і популярного характеру з історії авіації, де згадано ім'я Г. Адлера, але без посилання на першоджерела. Це монографія В.С. Савіна, де лише наведено перелік загальновідомих фактів діяльності Г. Адлера в галузі планеризму [1, с. 22—27, 29, 34], книги В.А. Мойсеева [2, с. 47—50] і А.М. Троценка [3, с. 49—50]. Багато помилок, неточностей,

повторюваних штампів, особливо про роботу Г. Адлера в авіаційних організаціях Києва, і знову ж таки без посилання на першоджерела містить стаття А.Г. Дормідонтова [4, с. 46—49].

Відносно новим виданням є нариси М.З. Згуровського про київських політехників — піонерів авіації та космонавтики, але в ньому немає повної біографії Г. Адлера — людини, завдяки якій ми знаємо про події авіаційного життя; прізвище Г. Адлера лише згадано побіжно в групі інших київських авіаконструкторів [5, с. 11, 12, 51].

У радянські часи вийшли дві ґрунтовні монографії з історії авіації — В. Шаврова [6] і А. Красильщикова [7], де про Г. Адлера згадано як про конструктора аеропланів і планерів у 1900—1910-х рр. у Російській імперії [6, с. 96, 98] і планериста [7, с. 6—7]. Ці джерела містять докладний опис технічних характеристик літальних апаратів конструкції Г. Адлера, але без надання схем і фотографій. У монографії А. Красильщикова відчутно явне небажання віддавати Г. Адлеру пріоритет як авіаконструктору.

Найповнішу біографію Г. Адлера склав історик авіації Степан Ісакович Карацуба (1897—1984), який опрацював архівні матеріали (особова справа Г. Адлера в Державному архіві міста Києва і в Московському авіаційному інституті та ін.), київську періодичну пресу початку ХХ ст., спеціалізовану авіаційну літературу і, головне, — намагався встановити з Г. Адлером безпосередній контакт ще за його життя, написавши низку листів самому авіаконструктору, його дружині й дітям. На жаль, Г. Адлер із невідомих причин так йому і не відповів. Результати своїх пошуків С. Карацуба виголосив у спеціальній доповіді «Київські піонери авіації. Георгій Петрович Адлер (1886—1965)» 26 лютого 1968 р. на 59-му засіданні Українського відділення Секції історії авіації і космонавтики Радянського національного об'єднання істориків природознавства і техніки¹. Автор віддає належне титанічній праці С. Карацуби і водночас зазначає, що ця доповідь ніколи не була надрукована і залишилася невідомою історикам авіації в радянський період і новітні часи, адже послань на ці матеріали немає в жодній праці з історії авіації.

Окремі аспекти життя і діяльності Георгія Адлера — період навчання в Києві, діяльність у місцевих авіаційних організаціях та ін. — до його від'їзду до Санкт-Петербурга висвітлено автором цієї статті [8, с. 313—317; 9, с. 266—271], якому пощастило встановити контакт з онукою авіаконструктора, що дало можливість уточнити деякі аспекти його біографії. Втім, формат наукових конференцій не дав змоги авторові оприлюднити повну біографію Г. Адлера. З моменту останньої публікації (2021) минуло майже п'ять років, і протягом останнього часу автор

¹ Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського, ф. 275, спр. 91, арк. 30—37.

виявив додаткові відомості й ретельніше опрацював насамперед газетні публікації Г. Адлера.

Найповніша біобібліографія з життя і діяльності авіаконструктора Г. Адлера міститься у [10, с. 240, 242, 250, 256, 259, 265, 267, 269, 323].

Отже, у життєвому і творчому шляху авіаконструктора Георгія Адлера досі залишається багато білих плям, а наявні публікації мають уривчастий і вибірковий характер, що обумовлює актуальність дослідження.

Мета статті — розкрити найважливіші події з життя і діяльності Георгія Адлера, одного з перших авіаконструкторів на теренах України.

Новизна дослідження. Залучення нових архівних джерел дало автору змогу ввести до наукового обігу невідомі раніше факти та події професійного життя Г. Адлера, які розкривають характер його навчання у Київському реальному училищі та Київському політехнічному інституті, діяльності у київських громадських авіаційних організаціях і як авіаконструктора, взаємовідносин з іншими київськими авіаторами, роботи на різних підприємствах авіаційної галузі країни, участі у Першій світовій війні, викладацької, наукової та журналістської діяльності.

Джерельну базу дослідження складають: 1) архівні документи; 2) періодика першої чверті ХХ ст. — київська (газета «Кієвлянинь»), московська і Санкт-Петербурзька (науково-популярні журнали «Автомобиль и воздухоплавание» і «Аэро и автомобильная жизнь»), а також газетні матеріали самого Г. Адлера; 3) мемуарні матеріали — спогади студентів і викладачів КПІ, а також родичів Г. Адлера.

Результати дослідження. Серед багатьох авіаконструкторів Києва на початку ХХ ст. виділялася колоритна постать Георгія Петровича Адлера (1886—1965), який по праву входить до числа засновників вітчизняної авіації. Його життя було дуже насиченим і водночас неоднозначним. Він проявив себе як авіаконструктор, учасник авіаційних організацій, викладач і журналіст — адже завдяки йому нам відомо про події авіаційного життя в Києві на самому початку ХХ ст.

В історію авіації Георгій Петрович увійшов під прізвиськом Адлер. Він народився 13 вересня 1886 р.² у родині вихреста з євреїв Марка Володимировича Когана і Марії Львової (по батьку — Саксаганська). Батьки дали йому ім'я Іосиф. Місцем народження Г. Адлера вказано м. Сергіїв Посад Дмитровського уїзду Московської губернії. Але на прохання матері, яка в цей час вже розлучилася з чоловіком, 7 (19) липня 1889 р. Іосифа перехрестили в православну віру і назвали на честь Святого Георгія; по батькові майбутній авіаконструктор став називатися Петровичем на честь хресного батька Петра Петровича Протасова. Обряд було здійснено в Покровській церкві м. Серпухова (Московська гу-

² Усі дати до 1918 р. подано за юліанським стилем.

бернія)³. Це був вимушений крок у зв'язку з ганебною практикою «смуги осілості» для осіб юдейського віросповідання в Російській імперії.

Як саме майбутній авіаконструктор опинився в Києві, невідомо. Автор відшукав у адресних книгах Києва за 1909 і 1910 рр. людину на прізвище Адлер — якийсь Сергій Костянтинович, який проживав по вул. Михайлівській, 22 (1909) і Прорізній, 3 (1910). Ким він доводився Георгію Петровичу і чи були вони родичами, невідомо^{4,5}. Так само невідомо, як Георгій Адлер став учнем Київського реального училища.

Реальні училища — це середні або неповні середні навчальні заклади з переважанням предметів природничого та математичного напрямку. Головну увагу там приділяли вивченню математики, фізики, природознавства та креслення, термін навчання складав 6—7 років (зокрема один рік на додатковому відділенні для підготовки до вступу в заклади вищої освіти). В Російській імперії прототипом реальних училищ стали реальні класи для «тимчасового викладання технічних наук». У листопаді 1864 р. було затверджено положення про реальні гімназії, які в 1872 р. замінені на реальні училища. В уставах реальних училищ зазначено: «Метою училища є загальна освіта, пристосована до практичних потреб і до набуття технічних знань». У старших класах викладали прикладні дисципліни (механіку, хімію, а також технологічні й комерційні предмети)⁶. Випускники реальних училищ отримували кваліфікацію механіка та мали право на вступ до вищих технічних і сільськогосподарських закладів освіти (інститутів), але не до університетів, а з 1888 р., після перетворення реальних училищ на загальноосвітні заклади, випускники вже могли вступати на фізико-математичні та медичні факультети університетів.

Георгій Адлер навчався в Київському реальному училищі з грудня 1896 по червень 1904 рр. і показав посередні результати: єдина «четвірка» («добре») — із Закону Божого, інші 13 предметів — на «трійку» («задовільно»)⁷. У додатковому класі — з серпня 1904 по червень 1905 рр. — він навчався не набагато краще: єдина «п'ятірка» («відмінно») — із За-

³ Державний архів міста Києва, ф. 18, оп. 1, спр. 917, арк. 21.

⁴ Календарь. Справочная и адресная книга г. Киева на 1909 год. Издание Правления Общества Скорой Медицинской Помощи в Киеве. Год издания Шестой. Киев: Тип. С.В. Кульженко, 1909. С. 640.

⁵ Календарь. Справочная и адресная книга г. Киева на 1910 год. Издание Правления Общества Скорой Медицинской Помощи в Киеве. Год издания Седьмой. С. 558.

⁶ Энциклопедический словарь. Т. XXVI: Рабочая книжка — Резолюция. Издатели: Ф.А. Брокгауз (Лейпциг), И.А. Ефрон (С.-Петербург). С.-Петербург: Тип. акц. общ. «Издат. дело, бывш. Брокгауз-Ефрон, 1899. С. 408—413.

⁷ Державний архів міста Києва, ф. 18, оп. 1, спр. 917, арк. 20.

кону Божого; три «четвірки» — з німецької мови, математики та фізичної географії, а також природничої історії; інші — «трійки» — з російської мови, малювання, креслення, арифметики, алгебри, геометрії, тригонометрії, фізики (загалом вісім)⁸.

У 1905—1908 і 1910—1912 рр. Г. Адлер навчався на механічному відділенні Київського політехнічного інституту Імператора Олександра II (КПІ)⁹, але так і не закінчив його. Під час навчання в КПІ, а саме 14 жовтня 1909 р., він одружився з Ольгою Миколаївною Александровою — донькою статського радника, професора Імператорського Томського університету¹⁰.

Авіаційну діяльність Г. Адлера автором умовно розділено на такі складники: 1) конструкторська; 2) організаційна; 3) журналістська; 4) виробнича; 5) військова; 6) наукова; 7) викладацька; 8) інша (не в авіації). Пропонуємо розглянути їх саме в такій послідовності, хоча всі ці складники постійно перетиналися і не мали чітких хронологічних меж.

1. *Конструкторська діяльність* Г. Адлера розпочалася ще з часів його навчання в Київському реальному училищі. У 1904 р. він збудував один із перших у Російській імперії планерів — літальний апарат, важчий за повітря, з нерухомими відносно апарату носійними поверхнями, що створюють підйомну силу в результаті поступального руху апарату під дією сили важкості; жодних бортових джерел енергії для зльоту і польоту в планера немає.

Перший планер Г. Адлера нагадував примітивного повітряного змія площею близько 8 кв. м. Для розгону його прикріплювали до велосипеда. Кут атаки носійної поверхні змінювали за допомогою ремня, який надягали на шию авіатора. Горизонтальна поверхня хвоста відігравала роль стабілізатора. Перша спроба польоту завершилася плачевно [7, с. 6—7].



Георгій Петрович Адлер (1886—1965) — авіаконструктор, журналіст-хронікер, викладач, студент Київського політехнічного інституту (в 1905—1908 і 1910—1912 рр.). Фотографія 1904—1905 рр. з особової справи

Джерело: Державний архів м. Києва. Ф. 18, оп. 1л, спр. 26, арк. 12.

⁸ Державний архів міста Києва, ф. 18, оп. 1, спр. 917, арк. 20.

⁹ Там само, арк. 18.

¹⁰ Там само, арк. 10.

Уже під час навчання в КПІ Г. Адлер збудував ще три планери. В планері № 2 (осінь 1907 р.) головну увагу приділено малим швидкостям та автоматичній стійкості. Політ у «прив'язному варіанті» на планері тривав 20 секунд і теж закінчився аварією. В 1908 р. Г. Адлер збудував планер № 3 з управлінням по трьох осях і розбив його вже на четвертій секунді польоту¹¹ [7, с. 7].

Г. Адлер наполегливо продовжував працювати над створенням керованого планера. У 1908 р. він збудував новий планер із бамбука, який встановлювався на двоколісне шасі, мав заднє кермо висоти й кермо повороту і — вперше у світовій практиці — елерони (симетрично розташовані на задніх кромках консолей крила аеродинамічні засоби керування, що відхиляються вгору і вниз та призначені для керування літальним апаратом щодо його поздовжньої осі). Великий горизонтальний стабілізатор забезпечував цьому планеру справжню добру стійкість. На цьому планері члени Повітроплавного гуртка здійснювали польоти впродовж трьох років, використовуючи кінну тягу, і не зазнали жодної аварії. Розмах крила планера Г. Адлера складав 8 м, довжина хорди крила — 1,5 м, довжина стійок — 1,5 м, повна довжина — 4,5 м, маса — 90 кг. Так народилася система планера «Адлер»: з чотирма засобами керування — елеронами, горизонтальним стабілізатором, заднім кермом висоти і кермом повороту з використанням шарніра Гука для об'єднання керування кермом висоти і кермом повороту в одному важелі, а також, уперше в Російській імперії, з використанням на навчальному планері шасі з амортизацією, яка стала епохальним кроком уперед у розвитку авіаційної техніки.

Планер системи «Адлер» будували різні ентузіасти за отриманими з Києва кресленнями в багатьох містах імперії — Фальц-Фейн у Сумах, брати Кас'яненки в Черкасах, Новицький у Дарниці (зараз — м. Київ), Савицький у Святошині (зараз — м. Київ), студенти Томського технологічного інституту.

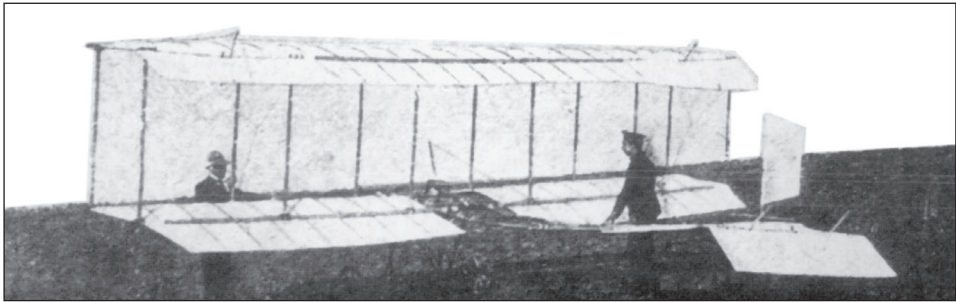
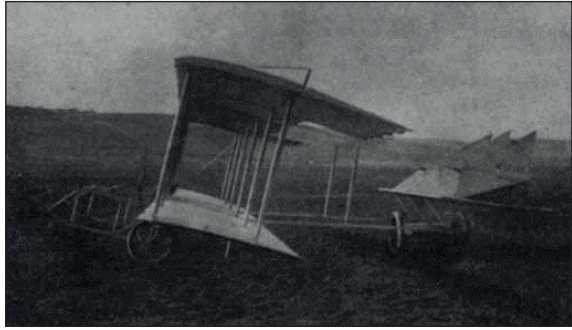
Можна стверджувати, що пріоритет у побудові першого в Російській імперії колесного планера з органами управління належить саме Г. Адлеру. Адже в Москві перший подібний планер — із рулями — Борис Росінський збудував у тому ж 1908 р., але без шасі, і перелетів на ньому через річку Клязьму 29 листопада 1908 р. Вважають, що учбовий буксирний планер «Лейя» (1911 р., Франція) з елеронами, заднім кермом висоти та кермом повороту повторив адлерівську схему, яка забезпечувала керованість і безпеку планера¹².

Восени 1909 р. студент КПІ Анатолій Серебренніков сконструював розбірний планер-біплан із хвостом для ковзаючих польотів зверху до-

¹¹ Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського, ф. 275, спр. 91, арк. 30.

¹² Там само, арк. 30—31.

Буксирний планер «Лейя» конструктора Марселя Лейя (1885—1986), який повторив схему «Адлер». Франція, 1911 р.
Джерело: http://claudel.dopp.free.fr/Les_planeurs/Histoire/Marcel_Leyat/Marcel_Leyat_Chronologie/Marcel_Leyat_Chronologie.htm (дата звернення: 05.01.2026).



Георгій Адлер біля планера (між крилом і хвостом), побудованого у 1904 р. Київ, 1906
Джерело: Волин В. Первые пионеры авиации в России. Журнал «Самолет». Москва: Президиум ОДВФ СССР. 1924. № 5 (7). С. 34.

низу, але жодного польоту здійснити на ньому не вдалося. Наприкінці січня 1910 р. цей планер переробив Георгій Адлер. Для виправлення крену позаду верхньої носійної поверхні прикріпили трикутні крильця, а нерухомий хвіст переробили на кермо висоти. Керування планером було зосереджено в одному важелі, що приводив у рух одночасно і крильця, і кермо. Єдиний політ на переробленому планері відбувся 12 лютого 1910 р. на Печерському іподромі в Києві. Г. Адлер встановив планер на невеличкі санчата, прив'язані до пароконного екіпажу, планер плавно відділився від землі. Але на розвороті різкий порив вітру нахилив планер, ліве крило зачепило землю, й елегантний білий літальний апарат перетворився на купу зламаних палиць і порваних ганчірок¹³.

Г. Адлер також намагався конструювати літаки. Відомо, що професор КПІ Микола Делоне на одній зі своїх популяризаторських лекцій продемонстрував модель аероплана, що злітав без розбігу, конструкції студента Георгія Адлера¹⁴. Можливо, для побудови такого літака у нього не було грошей.

¹³ Авиатор. Воздухоплавание. *Кієвлянинь*. № 44. 13 февраля 1910 г. С. 4.

¹⁴ Авиатор. Воздухоплавание в Киеве. *Кієвлянинь*. № 80. 21 марта 1910 г. С. 3.

Отже, Г. Адлер під час навчання в Київському реальному училищі й КПП сконструював і збудував п'ять планерів, а система «Адлер» стала епохальною в історії вітчизняного і світового планеризму, отримавши пріоритет в Російській імперії й випередивши на два роки французьку систему, яка багато в чому копіювала розробку студента-політехніка.

2. *Організаційна діяльність* Г. Адлера полягала у його участі в двох київських авіаційних осередках початку ХХ ст. — Повітроплавному гуртку КПП (ПГ КПП) і Київському товаристві повітроплавання (КТП).

ПГ КПП був першою студентською організацією на території сучасної України, його статут затверджено 14 березня 1909 р. Гурток існував у 1909—1915 рр. Основними напрямками діяльності гуртківців були відвідання лекцій професорів КПП з питань повітроплавання та авіації, виступи з рефератами та науковими доповідями з різноманітних питань повітроплавання та авіації, створення та випробування моделей літальних апаратів [11, с. 110—127]. Зазначимо, що в листопаді 1909 р. повітроплавні гуртки було утворено у Львівському політехнічному та Харківському технологічному інститутах.

Членом ПГ КПП Г. Адлер був лише в 1910 р.¹⁵ Докладних відомостей про його участь у гуртку автором не виявлено. Але в 1910 р. членами гуртка були вже понад 200 студентів. У березні цього року гуртківці почали будувати літак власної конструкції. У гуртку відбулося шість загальних засідань, на яких виголошено десять доповідей: вісім — студентами, дві — викладачами. Діяльність гуртка стала відомою за межами Києва аж до Далекого Сходу Російської імперії. До нього за консультаціями щодо статуту, напрямів діяльності та організаційних моментів звертався Гурток любителів повітроплавання (м. Владивосток), організований в січні 1910 р.¹⁶ У березні 1910 р. гуртківці почали будувати літак власної конструкції, але проведені досліді з побудованими моделями аеропланів виявилися невдалими^{17, 18}.

У 1909—1915 рр. у Києві діяла ще одна громадська авіаційна організація — добровільне науково-технічне і спортивне товариство сприяння розвиткові авіації та повітроплавання — Київське товариство повітроплавання (КТП), статут якого затверджено 21 жовтня 1909 р. Діяльність КТП поширювалася на всі українські землі, що входили до складу Російської імперії (крім Одеси і Харкова, де були свої організації подібного напрямку). Членами КТП були вчені, державні службовці, військові,

¹⁵ Державний архів міста Києва, ф. 18, оп. 1, спр. 917, арк. 36.

¹⁶ Інститут рукопису НБУ ім. В.І. Вернадського, ф. 328, спр. 497, арк. 1 «Далекая Окраина. Большая Ежедневная газета. Владивосток. 26 января 1910 г.».

¹⁷ *Библиотека воздухоплавания*. 1910. № 5 (февраль). С. 64.

¹⁸ *Библиотека воздухоплавания*. 1910. № 6 (февраль). С. 63.

купці, банкіри, інженери, студенти, викладачі, селяни. КТП провело дві повітроплавні виставки (у січні 1911 р. та березні 1912 р.) з демонстрацією сконструйованих його членами літальних апаратів, влаштовувало благодійні вечори («аеробали»), організовувало польоти та навчання пілотів на громадських засадах (до квітня 1913 р. дипломи авіаторів отримали 15 осіб), займалося облаштуванням аеродромів, зокрема власного на Куренівці в Києві. Станом на середину 1911 р. у розпорядженні КТП було 12 літальних апаратів різних систем, кількість його членів становила близько 120. Але внаслідок постійного браку грошей та початку Першої світової війни КТП втратило вплив на авіаційне життя в місті Києві й було ліквідовано¹⁹.

ПГ КПІ і КТП були двома незалежними одна від одної організаціями, хоча їхня діяльність подекуди перетиналася. У КТП Г. Адлер працював у 1910—1911 рр. і входив до складу Спортивного комітету КТП^{20, 21}, був незмінним членом усіх комісій з організації авіаційних свят, показових польотів, виступав із доповідями на технічні теми, демонстрував моделі літальних апаратів власного виготовлення, робив короткі доповіді про останні новини іноземної та вітчизняної спеціальної літератури^{22, 23, 24, 25}.

3. *Журналістська діяльність* Г. Адлера становить для історії авіації в Україні загалом і в Києві зокрема чи не найвагомішу фактологічну цінність. Події авіаційного життя в Києві він знав зсередини. У 1910—1912 рр. Г. Адлер друкував свої нотатки та репортажі в приватній газеті «Кієвлянинь» під псевдонімами «Авіатор», або просто «А.», а тричі — під власним прізвищем. За підрахунками автора, протягом цих трьох років таких публікацій було 44 — змістовних, технічно грамотних і цікавих. Г. Адлер висвітлював роботу київських конструкторів, ПГ КПІ і КТП. Ці публікації залишаються чи не єдиним авторитетним джерелом інформації з історії авіації того періоду в Києві.

¹⁹ Татарчук В.В. Київське товариство повітроплавання. *Енциклопедія сучасної України*: в 24 т. Київ: Ін-т енциклопедичних досліджень НАН України. 2012. Т. 12. С. 683—684.

²⁰ Центральний державний історичний архів України, ф. 274, оп. 4, спр. 235, арк. 26.

²¹ Сборник статей по воздухоплаванию членов Киевского общества воздухоплавания. Киев, 1910. Вып. 1. С. 49.

²² А. Полет шт.-кап. Матыевича-Мациевича с лейт. Дыбовским. Заседание совета Киевского общества воздухоплавания. *Кієвлянинь*. № 55. 24 февраля 1911 г. С. 4.

²³ А. Полеты шт.-кап. Матыевича-Мациевича и Ефимова. *Кієвлянинь*. № 80. 21 марта 1911 г. С. 3.

²⁴ А. К предстоящим полетам Уточкина. Заседание спортивного комитета Киевского общества воздухоплавания. *Кієвлянинь*. № 80. 22 апреля 1911 г. С. 4.

²⁵ А. Заседание киевского общества воздухоплавания. *Кієвлянинь*. № 254. 14 сентября 1911 г. С. 4.

Оскільки Г. Адлер не був професійним журналістом, у своїх репортажах він подекуди перебільшував дійсність і навіть мав схильність до хвастощів. У повідомленні про політ літака «Кудашев-1» 23 травня 1910 р. містилася фраза про «перший політ російського авіатора на аероплані, збудованому в Росії». Хоча сам політ не було офіційно зафіксовано, але в такий спосіб автор певною мірою зіграв на випередження. У повідомленні також зазначено, що Олександр Кудашев був в. о. екстраординарного професора в КПП на кафедрі стійкості споруд²⁶. Проте в цей період (навесні-влітку 1910 р.), тобто на момент завершення будування свого першого літака і польоту на ньому, князь Олександр Кудашев у КПП вже не працював. Він зберігав тісні зв'язки з інститутом і звернувся до правління з проханням звести на території інститутської садиби сарай для побудови аероплана, на що отримав дозвіл. У повідомлення Г. Адлера вкралася помилка щодо роботи О. Кудашева в КПП у 1910 р., що призвело до викривлень у встановленні чіткої послідовності подій, які надалі відтворювались у літературі з історії авіації, що, однак, не заперечує сам факт побудови літака і польоту на ньому.

Газета «Кієвлянинъ», попри її консервативне монархічне, а подекуди й відверто українофобське спрямування, була однією з найвпливовіших у Південно-Західному краї й однією з найкращих провінційних газет у всій Російській імперії. Отже, Г. Адлер, як кореспондент цієї газети, став своєрідним «пропагандистом» розвитку авіації саме в Києві на противагу двом імперським столицям — Москві та Санкт-Петербургу.

Г. Адлер також писав репортажі для центральних авіаційних видань — «Автомобиль и воздухоплавание» та «Аэро и автомобильная жизнь»^{27, 28}, ознайомлюючи читачів з авіаційним життям Києва далеко за його межами — від центру імперії до околиць.

4. *Виробнича діяльність* Г. Адлера полягала в будуванні літаків і роботі на авіаційних підприємствах.

Г. Адлер брав участь у будуванні літаків київських авіаконструкторів Федіра Билінкіна, Олександра Карпеки, Ігоря Сікорського, у якого він навіть був одним із перших пасажирів²⁹. Усім трьом він надав велику теоретичну і технічну допомогу, без якої вони б не змогли досягнути успіхів.

Про діяльність Г. Адлера на авіаційних підприємствах відомо з його особової справи в Московському авіаційному інституті ім. Серго Орджонікідзе (МАІ), копію якої використав у своїх дослідженнях історик авіації Степан Карацуба³⁰.

²⁶ А. Полет первого русского аэроплана. *Кієвлянинъ*. 1910. № 142. 24 мая. С. 3.

²⁷ Адлер Г. Воздушные разведчики на маневрах Киевского военного округа. *Автомобиль и воздухоплавание*. 1911. № 22. С. 553—557.

²⁸ Адлер Г. Воздушные разведчики на маневрах Киевского военного округа. *Аэро и автомобильная жизнь*. 1911. № 19 (1 октября). С. 11—14.

²⁹ Адлер Г. Полеты И.И. Сикорского с пассажирами. *Кієвлянинъ*. 1911. № 163. 15 июня. С. 3.

³⁰ Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського, ф. 275, спр. 91, арк. 32—37.

Коли в 1912 р. авіаконструктору Ігорю Сікорському запропонували очолити Авіаційний відділ Російсько-Балтійського вагонного заводу (РБВЗ) в Санкт-Петербурзі, той запросив до себе на роботу групу київських авіаконструкторів — Костянтина Ерганта, Миколу Кліміксеєва, Анатолія Серебреннікова, Олександра Кудашева, а також Георгія Адлера. На заводі Г. Адлер очолював групу з побудови для конкурсу двомісного моноплану «Сікорський-7» з фюзеляжем на ясеневому каркасі, без кіля, крила — з елеронами. У липні 1912 р. моноплан продали до Болгарії й використовували у Балканських війнах [6, с. 96, 98].

У 1913—1914 рр. Г. Адлер працював на заводі Лебедева (м. Санкт-Петербург) завідувачем авіаційного відділу. У 1916—1917 рр. — головним конструктором авіазаводу Слюсаренка (м. Петроград), де у другій половині 1917 р. за його проектом збудували монокок «Слюсаренко» — одномісний винищувач, оригінальний розчалковий середньоплан зі швидкістю до 163 км/год, який, на жаль, не пройшов усіх випробовувань і залишився непоміченим. Г. Адлер також замислив збудувати біплан «Двохвістка Слюсаренка» — з двома хвостовими балками; його будівництво розпочали, але в другій половині 1917 р. роботи було припинено³¹.

У 1918—1925 рр. Г. Адлер служив у Робітничо-селянській Червоній армії, у старшому і вищому командирському складі й навіть мав стосунки до побудови або випробувань триплану «КОМТА» — дослідного бомбардувальника, що отримав свою назву від «Комиссии по тяжелой авиации», створеної у 1919 р. і пов'язаної з відродженням важкого авіабудування в РСФРР у 1920-х рр.³²

У 1925—1941 рр. Г. Адлер працював на різноманітних посадах на підприємствах Народного комісаріату транспорту та авіаційної промисловості РСФРР, на викладацьких посадах у московських закладах вищої освіти неавіаційного профілю; у 1941—1943 рр. — інженером на авіаційних заводах № 3 (м. Смоленськ) і № 115 «Завод легких літаків» (м. Москва)³³. Отже, Г. Адлер мав величезний понад 30-річний практичний досвід виробничої та конструкторської діяльності на авіаційних підприємствах Російської імперії (1912—1917) і СРСР (1920—1940-х рр.), коли авіація еволюціонувала від простих дерев'яних малошвидкісних аеропланів до суцільнометалевих швидкісних (і надалі реактивних) літаків цивільного та воєнного призначення.

5. *Військова діяльність* Г. Адлера — це насамперед участь у боях Першої світової війни. Влітку 2015 р. автор завдяки особистим зв'язкам у Державному архіві міста Києва познайомився з онукою Г. Адлера Марією

³¹ Там само, арк. 34.

³² Там само.

³³ Там само.

Євгенівною Савельєвою, яка мешкала у Москві. М.С. Савельєва повідомила авторові, що намагається з'ясувати місцезнаходження багатьох документів про її діда. У своєму листі вона вказала, що «Георгій Адлер у березні 1915 р. був направлений на фронт до 28-го авіаційного загону (під м. Гродно. — В.Т.), пізніше удостоєний звання старшого унтерофіцера і нагороджений Хрестом ордена св. Георгія 4-го ступеня, був поранений і повернувся до інженерної діяльності»³⁴. На інтернет-порталі «Памяти героїв Великої війни 1914—1918» автор знайшов документ про військову службу Г. Адлера, який частково підтверджує слова його онуки, — облікову картку-повідомлення про прийом на лікування пораненого або хворого з театру воєнних дій із зазначенням дат поранення (2 серпня 1915 р.) і прийому до міського лазарету № 7 у м. Петроград (10 вересня 1915 р.). Причиною захворювання / поранення вказано катаральне запалення жовчних проток (сучасна назва холангіт. — В.Т.)³⁵.

Ретельне вивчення одного з небагатьох доступних за межами України оригінальних документів про Г. Адлера лише підтвердило правильність вказаного вище місця його народження (Московська губернія, Дмитрівський уїзд, м. Сергіїв Посад), а також дало змогу встановити військове звання Г. Адлера — молодший унтерофіцер (молодший командний склад Російської імператорської армії).

Відзначення Г. Адлера військовою нагородою Російської імперії — Імператорським Військовим орденом святого великомученика і побідоносця Георгія, який був одним із найпочесніших орденів, присуджуваних за особисту хоробрість у бою, свідчить про його мужність і неабиякі чесноти.

б. *Наукова діяльність* Г. Адлера є різноманітною і не менш загадковою. В особовій справі Г. Адлера наведено список 20 назв його наукових праць — доповідей, статей, інструкцій, конспектів лекцій, таблиць, графіків. З них одна назва праці з авіації (Суперавиация. Москва, 1932. Изд. Жургазобъединение), дві — з трудових нормативів у авіабудуванні (1. Нормативы состава и численности вспомогательных рабочих на самолетостроительных заводах. Оргавиапром, 1942; 2. Нормативы состава и численности вспомогательных рабочих на моторостроительных заводах. Оргавиапром, 1942), інші 17 — праці з технічного нормування, тарифікації та організації виробництва в металопромисловості та хлібопеченні (!)³⁶.

³⁴ Лист онуки Георгія Адлера Марії Савельєвої автору, 8 серпня 2015 р., ел. поштою.

³⁵ Российский государственный военно-исторический архив. Фонд «Картотека бюро учета потерь в Первой мировой войне (офицеров и солдат)», шкаф б/н, ящик 81-А, л. 526. URL: https://gwar.mil.ru/heroes/chelovek_gospital239076 (дата звернення: 05.01.2026).

³⁶ Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського, ф. 275, спр. 91, арк. 7, 7 зв.

Автор відшукав у каталозі Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського картки п'яти праць Г.П. Адлера за період 1929—1933 рр., але їх йому не видали як списані зі зберігання.

Ще однією загадкою бурхливого життя Г. Адлера є написана ним в 1946 р. дисертація «Розвиток російських авіаційних конструкцій перед початком Першої світової війни». У 1968 р. історик Степан Карацуба робив запит до Державної бібліотеки СРСР ім. В.І. Леніна, звідки отримав свідчення про наявність дисертації з позначкою «Затверджена в Московському авіаційному інституті 30 листопада 1946 р.». Однак відомостей про її захист та присвоєння Г. Адлеру вченого ступеня кандидата технічних наук немає³⁷. Автор восени 2005 р. під час роботи в Москві теж спробував замовити цю дисертацію для ознайомлення, але безуспішно, що викликало велике розчарування, оскільки величезний пласт історії вітчизняної авіації залишається поки що недосяжним для дослідників. Адже Г. Адлер, маючи величезний досвід авіаційного репортера, міг навести там невідомі дослідникам факти, зокрема київського періоду його життя і діяльності.

7. *Викладацька діяльність* Г. Адлера є доволі різноплановою, судячи з назв ЗВО, де він викладав. Але серед них лише один ЗВО авіаційного профілю — Московський авіаційний інститут імені Серго Орджонікідзе (МАІ), де Г. Адлер працював у 1943—1946 рр. — спочатку начальником технічного відділу, потім викладачем дисципліни «Техніка і основи авіації». Звільнений з МАІ з 1 вересня 1946 р. за наказом № 314 «у зв'язку зі зміною навчального навантаження»³⁸.

Сам факт роботи Г. Адлера в МАІ викликає велике здивування, адже формально він не мав вищої освіти. З іншого боку, в 1930—1940-х рр. і до кінця життя в МАІ працював на різних посадах інший видатний авіаційний діяч і певною мірою земляк Г. Адлера — випускник КПІ 1909 р., організатор авіаційної спеціальності в КПІ у 1920-х рр., перший директор Державного авіаційного заводу № 12 в Києві (1920), ректор КПІ у 1921—1929 рр. Вікторін Флавіанович Бобров (1884—1946), який у жовтні 1936 — липні 1937 р. навіть був директором МАІ³⁹. Тож можна припустити, що В.Ф. Бобров якимось вплинув на працевлаштування Г. Адлера в МАІ, хоча факт їх знайомства не встановлено. Науково-дослідницькою діяльністю в МАІ Г. Адлер не займався.

8. *Інша діяльність Г. Адлера.* Згідно з даними особової справи Г. Адлера в МАІ, наведеними Степаном Карацубою, у 1925—1927 рр. Г. Адлер працював у Московському губернському відділі праці, де був заві-

³⁷ Там само, арк. 35.

³⁸ Там само, арк. 35.

³⁹ Державний архів міста Києва, Р-1526, оп. 1, спр. 7, арк. 9зв., 10зв., 11зв., 12зв.

дувачем відділу експертизи; 1928—1929 рр. — завідувач бюро економії праці тресту «Держшвеймашина» в Москві⁴⁰; 1930—1931 рр. — старший асистент, доцент 1-го Московського державного університету на кафедрі радянського будівництва і права; 1931—1933 рр. — старший інженер у Наркоматі транспорту РРФСР і за сумісництвом — професор кафедри організації виробництва Московського інституту хлібопечення; 1932—1934 рр. — керівник кафедри організаційно-планових наук Вищих планово-економічних курсів ім. В.О. Аванесова, керівник аспірантури і консультант економічного відділення Всесоюзного інституту хлібопекарської промисловості; 1934—1937 рр. — науковий керівник⁴¹ згаданого вище інституту; 1937—1941 рр. — старший викладач у РППК (розшифрувати цю аббревіатуру не вдалося. — *В.Т.*) і за сумісництвом — керівник кафедри організації виробництва Інституту підвищення кваліфікації інженерно-технічних робітників і господарників Наркомату місцевої промисловості РРФСР⁴².

Як бачимо, Г. Адлер працював у багатьох галузях радянської промисловості, а також проявив себе на викладацькій та науковій роботі, подекуди надто далекої від авіації, що свідчить про його непересічні здібності.

За свідченням радянського піонера авіації, винахідника, кінематографіста, професора Миколи Анощенка (1894—1974), Г. Адлер після виходу на пенсію активно працював у Центральній секції історії авіації та повітроплавання при Центральному комітеті Добровільного товариства сприяння авіації та повітроплаванню, а потім — при Центральному будинку авіації ім. М.В. Фрунзе в Москві⁴³. М. Анощенко також повідомив, що він організував зустріч Г. Адлера з авіаконструктором Борисом Росінським (1884—1977), і колишній киянин нагадав москвичу, що члени студентського гуртка Московського технічного училища розпитували у нього про особливості конструкції планера Г. Адлера. Сам М. Анощенко віддав пріоритет у побудові планера з кермом і колісним шасі Г. Адлеру⁴⁴.

Історик авіації Степан Карацуба — випускник КПІ 1929 р. — надіслав у 1960-х рр. декілька листів самому Георгію Адлеру, його дружині, сину і доньці, але всі вони залишились без відповіді. Причина мовчання Г. Адлера і його небажання йти на контакт і уточнити багато аспектів

⁴⁰ 1900—1918 рр. — Подільський завод швейних машин «Мануфактурної компанії «Зінгер»; після націоналізації декілька разів змінив назву; 1928—1931 рр., коли там працював Г. Адлер, — Державний промисловий трест із виробництва і продажу швейних машин і частин до них.

⁴¹ Назва посади згідно з трудовою книжкою.

⁴² Інститут рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського, ф. 275, спр. 91, арк. 2зв., 5, 34, 35.

⁴³ Там само, арк. 35

⁴⁴ Там само, арк. 36.

початкового періоду історії київської авіації залишилися невідомими. Чи була це образа авіаконструктора на невизнання його заслуг? Сам С. Карацуба вважав, що Г. Адлер шукав себе в багатьох сферах діяльності — і не знайшов, став «майстром на всі руки» і ображався, що його все життя обкрадали і наживались на його здобутках; що він вважав себе росіянином і що його батьків звали по-іншому... Але Г. Адлер мав законне право відмовитися від спілкування. На думку автора, причиною цього могли бути сумні спогади Г. Адлера про ставлення до євреїв у Російській імперії та сталінському СРСР, коли всі звершення в науці й техніці приписували представникам «великого російського народу».

Степан Карацуба з'ясував останню адресу проживання Г. Адлера: Москва, Ленінградське шосе, 46 (корп. 3), кв. 31. За його ж даними, Г. Адлер нібито помер у січні 1965 р.⁴⁵ За свідченням С. Карацуби, після смерті Г. Адлера його син Євген разом із льотчиком-випробувачем, Героєм Радянського Союзу Юрієм Гарнаєвим здійснили пошук у квартирі померлого, але окрім декількох десятків вицвілих фотографій нічого не знайшли⁴⁶.

На цьому можна було б поставити крапку в дослідженні, але онука Г. Адлера Марія Савельєва повідомила автору в 2015 р., що намагалася з'ясувати місцезнаходження багатьох документів, що стосуються її діда, зокрема «зниклої» дисертації⁴⁷.

Завдяки знайомству і листуванню з М. Савельєвою автор встановив точну дату смерті Г. Адлера — 13 лютого 1965 р., і місце поховання — Новий Донський цвинтар, колумбарій № 17 (Південний адміністративний округ, м. Москва). Разом із ним поховані його дружина Ольга Миколаївна (1886—1960) і син Євген Георгійович Адлер (1914—2004) — радянський авіаконструктор, який працював у Дослідно-конструкторському бюро (ДКБ) О.С. Яковлева і розробляв літаки Як-3РД, Як-15, Як-21Т, Як-50 (реактивний винищувач), транспортний планер Як-14,



Фотографія Георгія Адлера з намогильної плити, передана його онукою Марією Савельєвою. Прибл. 1915—1916 рр. Публікується вперше

Джерело: Лист онуки Георгія Адлера Марії Савельєвої автору, 8 серпня 2015 р., ел. поштою.

⁴⁵ Там само, арк. 17.

⁴⁶ Там само, арк. 37.

⁴⁷ Лист онуки Георгія Адлера Марії Савельєвої автору, 8 серпня 2015 р., ел. поштою.

брав участь у створенні перших надзвукових машин у ДКБ П.О. Сухого; автор книги спогадів «Земля і небо. Записки авіаконструктора»⁴⁸.

М. Савельєва висловлювала зацікавленість у подальшій співпраці у створенні біографії Георгія Адлера, але цей лист був першим і єдиним від неї — контакти припинилися.

Висновки. Георгій Адлер був цікавою і неординарною постаттю у вітчизняній авіації, який стояв біля її витоків, працюючи над розв'язаннями широкого спектра завдань — від авіаконструкторських до організаційних і виробничих. Праці Г. Адлера нині є бібліографічними рідкостями, але його репортажі про авіаційне життя Києва зберегли для нащадків цінні свідчення з історії початкового періоду авіації у цьому місті й становлять найвагомішу фактологічну цінність.

Одним із головних практичних досягнень Г. Адлера як авіаконструктора є його пріоритет у побудові першого в Російській імперії колесного планера в 1908 р. саме в Києві. Ця розробка Г. Адлера здобула славу в інших містах імперії і навіть за кордоном, хоча в радянській історіографії такий пріоритет був закріплений за Москвою в особі місцевого авіаконструктора Бориса Росінського.

В авіаційній діяльності Г. Адлера виділено сім складників: конструкторський, організаційний, журналістський, виробничий, військовий, науковий, викладацький. Кожен із них розглянуто й проаналізовано із залученням різноманітних джерел. Окремо проаналізовано роботу Г. Адлера в інших галузях.

Завдяки отриманій унікальній можливості спілкування з нащадками авіаконструктора, який пішов із життя понад 60 років тому, вдалося уточнити деякі біографічні дані й дати його біографії, які були невідомі дослідникам. Вважаємо, що ці відомості стануть своєрідним «подарунком» до 140-річчя від дня народження Г. Адлера (13 вересня 1886 р.), який зробив чималий внесок у становлення і розвиток вітчизняної авіації. Але творчий шлях авіаконструктора Г. Адлера залишається недостатньо вивченим, і багато подій його життя все ще невідомі. З'ясування й уточнення багатьох аспектів життя і діяльності Г. Адлера потребує проведення досліджень в архівах насамперед РФ, що зараз і найближчим часом неможливо внаслідок російської воєнної агресії проти України. Це стосується участі Г. Адлера у боях Першої світової війни, його роботи на авіаційних підприємствах у Ризі, Санкт-Петербурзі (Петрограді) та Москві, наукової, раціоналізаторської, винахідницької, організаторської діяльності. Відтворення цілісної біографії Г. Адлера — після суттєвого очищення від штампів і нашарувань суб'єктивних суджень про нього — поверне його ім'я суспільству, чому, сподіваємося, сприятиме і ця стаття.

⁴⁸ Лист онуки Георгія Адлера Марії Савельєвої автору, 8 серпня 2015 р., ел. поштою.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. Харьков: Основа, 1995. 264 с.
2. Моисеев В.А. Поиски и потери. *Моисеев В.А. Контакт, Ваше сиятельство!* Киев: Форум, 2000. С. 47—50.
3. Троценко А.М. Георгій Петрович Адлер (1886—1965). *Троценко А.М. Літопис цивільної авіації України*. Київ, 2010. С. 49—50.
4. Дормидонтов А.Г. Пионер українського планеризма Г.П. Адлер (1886—1965). *Видатні конструктори України: матеріали наук. читань із циклу «Видатні конструктори України» (2001—2008): у 8 т.* За ред. Б.Є. Патона, М.З. Згуровського. Київ: НТУУ «КПІ», 2012. Т. 4. С. 46—49.
5. Згуровский М.З. Киевские политехники — пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения. 2-е изд., перераб. и доп. Киев: НТУУ «КПИ», 2011. 276 с.
6. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. 3-е изд., исправл. Москва: Машиностроение, 1986. 752 с.
7. Красильщиков А.П. Планеры СССР. Справочник. Москва: Машиностроение, 1991. 240 с.
8. Татарчук В.В. Історія планеризму в Київському політехнічному інституті в першій третині ХХ ст. *Матеріали 16-ї Всеукр. наук. конф. «Актуальні питання історії науки і техніки»* (м. Київ, 5—7 жовтня 2017 р.). Київ, 2017. С. 313—317.
9. Татарчук В.В. Піонер планеризму, авіаційний конструктор, викладач і журналіст Г.П. Адлер (1886—1965) (до 135-річчя від дня народження). *Матеріали 20-ї Всеукр. наук. конф. «Актуальні питання історії науки і техніки»*. Київ, 2021. С. 266—271.
10. Видатні конструктори України: матеріали наук. читань із циклу «Видатні конструктори України» (2001—2008): у 8 т. / За ред. Б.Є. Патона, М.З. Згуровського. Київ: НТУУ «КПІ», 2012. Т. 4. 332 с.
11. Татарчук В.В. Повітроплавний гурток Київського політехнічного інституту (1908—1915 рр.). *Історія науки і техніки*. 2014. Вип. 5. С. 110—127.

REFERENCES

1. Savin, V.S. (1985). *Aviation in Ukraine. Essays of the History*. Kharkiv: Osнова [in Russian].
2. Moiseev, V.A. (2000). Searches and Losses. *Moiseev, V.A. (2000). Contact, Your Excellency!* Kyiv: Forum, 47—50 [in Russian].
3. Trotsenko, A.M. (2010). Heorhii Petrovych Adler (1886—1965). *Trotsenko, V.A. (2010). Chronicle of civil aviation in Ukraine*. Kyiv, 49—50 [in Russian].
4. Dormidontov, A.H. (2012). Pioneer of Ukrainian gliding H.P. Adler (1886—1965). *Outstanding designers in Ukraine: proceedings of the Scientific Readings held in 2001—2008 (Vol. 1—8)*. Kyiv: National Technical University of Ukraine “Kyiv Polytechnic Institute”, 4, 46—49 [in Russian].
5. Zgurovsky, M.Z. (2011). *Kyiv Polytechnics — Pioneers of Aviation, Cosmonautics and Rocket Science*. 2nd ed., revised and enlarged. Kyiv: National Technical University of Ukraine “Kyiv Polytechnic Institute” [in Russian].
6. Shavrov, V.B. (1986). *History of aircraft designs in the USSR until 1938*. 3rd ed., corrected. Moscow: Mashinostroeniye [in Russian].
7. Krasilshchikov, A.P. (1991). *Gliders of the USSR. Handbook*. Moscow: Mashinostroeniye [in Russian].
8. Tatarchuk, V.V. (2017). A history of gliding in the Kyiv Polytechnic Institute in the first third of the 20th century. *Proceedings of the 16th All-Ukrainian Scientific Conference “Current Issues of the History of Science and Technology”*. Kyiv, 313—317 [in Ukrainian].

9. Tatarчук, V.V. (2021). Gliding pioneer, aircraft designer, teacher and journalist H.P. Adler (1886—1965) (to the 135th anniversary of his birth). *Proceedings of the 20th All-Ukrainian Scientific Conference “Current Issues of the History of Science and Technology”*. Kyiv, 266—271 [in Ukrainian].
10. (2012). *Outstanding designers of Ukraine. Proceedings of the Scientific Readings held in 2001—2008* (Vol. 1—8). Kyiv: National Technical University of Ukraine “Kyiv Polytechnic Institute”, 4 [in Ukrainian and in Russian].
11. Tatarчук, V.V. (2014). The Aeronautical group in the Kyiv Polytechnic Institute (1908—1915). *History of Science and Technology*, 5, 110—217 [in Ukrainian].

Одержано / Received 09.02.2026

Прорецензовано / Revised 01.03.2026

Підписано до друку / Accepted 25.05.2026

V.V. Tatarчук, head of department

Borys Paton State Polytechnic Museum at the National Technical University of Ukraine “Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute”

37/6, Beresteiskyi avenue, 03057, Kyiv, Ukraine

e-mail: v.tatarчук@museum.kpi.ua

<https://orcid.org/0000-0001-7205-5754>

A FOUNDER OF PRACTICAL GLIDING HEORHII ADLER (1886—1965):
AIRCRAFT DESIGNER, LECTURER, JOURNALIST, STUDENT OF KYIV
POLYTECHNIC INSTITUTE

This article is devoted to the biography of Heorhii Petrovych Adler (1886—1965), one of the first aircrafts designer in Ukraine, one of the founders of practical gliding, journalist. Member of the first aviation organizations in Kyiv (Aeronautical group of Kyiv Polytechnic Institute, Kyiv Society of aeronautic), combat pilot of the First World War, a lecturer at higher education institutions, scientist. The source base of the research: (i) archival documents; (ii) periodicals of the first quarter of the 20th century, printed in Kyiv (the newspaper “Kievlyanin”), Moscow and St.-Petersburg (the popular science magazines “Automobile and Aeronautic” and “Aero and Automobile Life”), as well as newspaper articles written by H. Adler; (iii) memoirs of students and lecturers from Kyiv Polytechnic Institute and H. Adler’s relatives. The practical work of H. Adler over almost 40 years is described. The nature of his engineering, organizational, journalistic, industrial, military, scientific, and lecturing activities in the aviation and beyond (in other technology and production fields) is revealed. Special attention is paid to the Kyiv period of H. Adler’s activities: design, construction, testing and using of gliders, interactions with other Kyiv aircraft designers. It is emphasized that H. Adler’s reports about aviation events in Kyiv and on the territory of Ukraine is a valuable source about the history of the initial period of a new branch of technology — aviation, which constitutes the most significant factual value.

The H. Adler’s priority in constructing the first wheeled glider in the Russian Empire in 1908, precisely in Kyiv, which gained popularity in other cities of the empire and even abroad, has been proven. The aircraft design work of H. Adler at aircraft factories in the Russian Empire and the Soviet Union is described. Due to the author’s contacts with H. Adler’s relatives, some aspects of the aircraft designer’s biography could be clarified — his origin, the circumstances of changing his name and surname, dates of birth and death, combat experience, and awards in military aviation.

Key words: *Heorhii Adler, gliding, aviation, Kyiv Polytechnic Institute, Aeronautical group of KPI, Kyiv Society of Aeronautics.*