

АКАДЕМИЯ НАУК СССР



РЕДКОЛЛЕГИЯ СЕРИИ
«НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА»
И ИСТОРИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ АН СССР
ПО РАЗРАБОТКЕ НАУЧНЫХ БИОГРАФИЙ ДЕЯТЕЛЕЙ
ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ:

*А. Т. Григорьян, В. И. Кузнецов, А. И. Купцов,
Б. В. Левшин, С. Р. Микулинский, Д. В. Ознобишин,
З. К. Соколовская (ученый секретарь), В. Н. Сокольский,
Ю. И. Соловьев, А. С. Федоров (зам. председателя),
И. Ф. Федосеев (зам. председателя), А. П. Юшкевич,
А. Л. Яншин (председатель), М. Г. Ярошевский*

Г. Т. Черненко

**Глеб Евгеньевич
КОТЕЛЬНИКОВ**

1872—1944

**Ответственный редактор
А. П. МЕЛЬНИКОВ**



**ЛЕНИНГРАД
«НАУКА»
Ленинградское отделение
1988**

Черненко Г. Т. Глеб Евгеньевич Котельников (1872—1944). Л.: Наука, 1988. 152 с.

Книга посвящена жизни и творчеству известного русского изобретателя Глеба Евгеньевича Котельникова — конструктора первого в мире авиационного ранцевого парашюта. Котельников первым сформулировал верный принцип устройства парашюта для авиаторов, создал и проверил на практике простую и достаточно надежную конструкцию «спасательного ранца». В этом его огромная заслуга.

Изобретательская деятельность Г. Е. Котельникова была многогранна. Его интересовали военная техника, радио, автоматизация в почтовом деле и на транспорте. На страницах книги отражена также его актерская и литературная деятельность.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

Рецензенты

Б. Г. БРОУДЕ, Л. И. ЭГЕНБУРГ

Ч $\frac{1402000000-672}{054(02)-88}$ 39-88НП © Издательство «Наука», 1988 г.

ISBN 5-02-024543-7

Вместо предисловия

Подходило к концу первое десятилетие XX в. Исполнилась, наконец, давняя мечта человечества — оно стало крылатым. Однако полеты на несовершенных, хрупких аппаратах, «летающих этажерках», были опасны — авиаторы играли со смертью. Раскройте любой воздухоплавательный журнал первых лет авиации, и вас поразит обилие сообщений о гибели летчиков. С каждым годом кривая роста числа катастроф становилась все круче. Пилоты летали без парашютов. Авиационный парашют еще не был создан.

До осени 1910 г. русские авиаторы не испытали тяжелых летных происшествий. Первая трагедия произошла в сентябре 1910 г. на Комендантском поле в Петербурге — погиб авиатор Л. М. Мациевич. Эта катастрофа и подтолкнула Г. Е. Котельникова к смелой мысли — создать парашют, пригодный в авиации.

Между тем парашюты в начале нашего столетия еще не пользовались доверием даже среди специалистов в области авиации и воздухоплавания. Изобретателям приходилось преодолевать большие трудности при внедрении в практику этих важных устройств.

Жизненный и творческий путь Г. Е. Котельникова может служить примером того, как изобретатель, творец нового, несмотря на все препятствия, удары судьбы и неверие, добивается поставленной цели и обогащает технику, воплощая в жизнь свои плодотворные идеи.

В настоящее время парашюты получили широкое применение не только в авиации, но и в космонавтике для доставки на Землю и другие планеты космических кораблей и межпланетных автоматических станций. Тысячи юношей и девушек нашей страны занимаются парашютным спортом, искусству прыгать с парашютом обучаются воины-десантники. Каждый летчик обязан уметь пользоваться спасательным парашютом.

Г. Е. Котельников был создателем ряда отечественных парашютов, и отсюда понятен большой интерес к его жизни и деятельности.

По профессии Котельников был драматическим актером и авиацией интересовался лишь как любитель. И любопытно, что именно ему удалось разрешить необычайно трудную задачу — разработать принципы устройства парашюта для летчиков, сконструировать такой парашют и провести его испытания. Как и почему так могло случиться? Об этом в книге читатель найдет ясный и четкий ответ.

Автор данной книги, Геннадий Трофимович Черненко, в 1956 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт. По специальности — инженер-механик. Член Союза писателей СССР. Совершил несколько десятков прыжков с парашютом. Автор ряда книг, статей и очерков по истории парашютизма и авиации.

Изучением истории парашютной техники и парашютизма Г. Т. Черненко занимается уже около четверти века. В частности, им была исследована жизнь и деятельность Ю. М. Древицкого (1869—1917) — пионера отечественного парашютизма.

В предлагаемой читателю книге автором использованы многочисленные архивные материалы, письма и статьи изобретателя, газетные и журнальные публикации о нем. Все это позволило достаточно полно и достоверно представить жизнь и деятельность Г. Е. Котельникова.

Считаю, что предлагаемая книга будет с интересом встречена широким кругом читателей.

*Заслуженный деятель науки и техники,
доктор технических наук
профессор А. П. Мельников.*

*Ленинград,
5 апреля 1987 г.*

Введение

Г. Е. Котельников вошел в историю техники как изобретатель первого в мире авиационного ранцевого парашюта. Этот факт у нас в стране широко известен и в настоящее время общепризнан. О Г. Е. Котельникове существует обширная литература: многочисленные газетные и журнальные публикации, а также несколько книг. Есть и художественные произведения, посвященные его жизни и деятельности.

Рецензируя одну из рукописей о Г. Е. Котельникове, известный историк науки и техники действительный член Академии наук СССР В. В. Данилевский справедливо отмечал: «Прежде всего необходимо умерить часто встречающийся тон некоторой идеализации Г. Е. Котельникова. Нет оснований превращать замечательного изобретателя из живого человека с его истинными достоинствами в „ходячую добродетель“... Надо тверже и серьезнее говорить, не просто восхваляя, а более четко показывая его жизненный путь, удачи и невзгоды».¹

К сожалению, многие статьи и очерки о Г. Е. Котельникове, написанные к юбилейным датам, страдают излишней комплиментарностью, содержат ряд неточностей биографического и историко-технического характера. Авторы их почти не использовали архивные материалы, эпистолярное наследие Котельникова, воспоминания современников изобретателя.

По существу первая попытка написать историю творчества Г. Е. Котельникова на основе первоисточников была предпринята автором этих строк. Плодом этой работы оказалась небольшая книга «Второе призвание», изданная в Ленинграде в 1982 г.² При ее создании, кроме материалов, хранящихся в государствен-

¹ Собрание Ю. А. Глебова. Нумерация листов в этом собрании отсутствует.

² Черненко Г. Т. Второе призвание. Л., 1982. 160 с.

ных архивах, были широко использованы документы из личного архива Г. Е. Котельникова, собранного и сохраненного его сыном — А. Г. Глебовым. Часть этого архива (парашютная) после смерти А. Г. Глебова была передана в Рязанский музей Воздушно-десантных войск, а часть осталась в Москве, у внука изобретателя — Ю. А. Глебова.

В предлагаемой читателю книге дан более полный, чем это было сделано ранее, анализ изобретательской деятельности Г. Е. Котельникова, показана его роль в истории техники. При этом автор руководствовался ленинской формулой: «Исторические заслуги судятся не по тому, чего *не дали* исторические деятели сравнительно с современными требованиями, а по тому, что они *дали нового* сравнительно с своими предшественниками».³

Круг интересов Г. Е. Котельникова был необычайно широк. Многочисленные патенты, полученные изобретателем в разное время, показывают, что занимался он не только парашютами. Его интересовали, например, проблема автоматизации почтовых операций, военная техника, транспорт, радиотехника, химия. Но, конечно, самое главное изобретение Г. Е. Котельникова, обессмертившее его имя, — авиационный ранцевый парашют. Не имея в то время никакого отношения к авиации и даже ни разу не поднявшись в воздух, Г. Е. Котельников тем не менее одним из первых увидел в парашюте надежное средство спасения авиаторов и верно сформулировал основные принципы, на которых должна базироваться конструкция авиационного парашюта.

Свой ранцевый парашют Г. Е. Котельников создал на заре авиации и с тех пор «парашютную тему» уже не оставлял и высказал еще ряд других важных и прогрессивных идей.

В высшей степени интересно то обстоятельство, что активную изобретательскую деятельность Г. Е. Котельников сочетал с работой в области искусства, будучи профессиональным драматическим актером.

Занимался он также историей техники, главным образом историей парашюта и парашютизма. И здесь он тоже был пионером-зачинателем.

³ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 2. С. 178.

До последних дней своей жизни Г. Е. Котельников продолжал изобретать, выступать с лекциями и в печати.

За заслуги в создании новых летательных аппаратов он был удостоен высокой правительственной награды — ордена Красной Звезды.

В работе над книгой автору большую помощь оказали внук изобретателя кандидат технических наук Ю. А. Глебов, сотрудники Рязанского музея Воздушно-десантных войск, работники многих архивов нашей страны. Автор приносит им искреннюю благодарность.

Начало пути. Первые изобретения

Глеб Евгеньевич Котельников родился 18 января 1872 г. в Петербурге.¹ В то время Котельниковы жили на окраине столицы, в Лесном. Здесь находился Земледельческий институт (ныне Лесотехническая академия им. С. М. Кирова), в котором глава семейства, Евгений Григорьевич Котельников, преподавал сельскохозяйственную механику.

В одном из писем к сыну изобретатель рассказывал о своих предках: «Кто такие были наши родственники по мужской линии? Это были мелкопоместные служилые дворяне, из которых позднее вышли учителя математики, профессора механики, ученые-агрономы, ученые-артиллеристы, артисты (многие из них были прекрасными актерами-любителями), изобретатели».²

В самом деле, в роду Котельниковых склонность к творческой работе — науке, изобретательству, искусству — ярко проявлялась в нескольких поколениях.

Двоюродный прадед изобретателя, Петр Иванович Котельников, был выдающимся математиком и механиком. Он закончил Харьковский университет, затем учился в Профессорском институте в Дерпте. Здесь Петр Иванович защитил диссертацию на тему «Об аналитических формулах, определяющих возмущение движения земного шара» и получил звание доктора философии и магистра свободных искусств.

Много лет П. И. Котельников был профессором Казанского университета и первым из современников Лобачевского признал неевклидову геометрию и открыто выступил в ее защиту.

Двоюродный дед Г. Е. Котельникова, Александр Петрович Котельников, также был математиком и ме-

¹ События, происходившие в дореволюционной России, датированы по старому стилю, остальные — по новому.

² Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 7 ноября 1938 г. Собрание Ю. А. Глебова.



**Евгений Григорьевич Котельников —
отец изобретателя. 1843—1889.**

хаником, исследователем в области неевклидовой механики и геометрии пространства—времени.³

Традиции рода продолжил и сын А. П. Котельникова, Владимир Александрович Котельников, крупный советский ученый в области радиотехники и теории информации, академик, вице-президент АН СССР.

Отец изобретателя, Евгений Григорьевич Котельников, родился в Полтаве в 1843 г. в семье учителя математики. Окончив Кадетский корпус и проявив склонность к точным наукам, он, подобно деду и отцу, поступил в Харьковский университет. Позже в автобиографии он писал: «В мае 1861 г. я выдержал вступительный экзамен в университет и был принят в число

³ *Путята Т. В., Лантев Б. Л., Розенфельд Б. А., Фрадлин Б. Н.* Александр Петрович Котельников (1865—1944). М., 1968. 123 с.

своекоштных студентов по разряду математических наук. Для содержания себя в университете... летом я работал в фотографическом заведении, для чего усвоил... в достаточной степени всю фотографическую манипуляцию. Занимаясь фотографией, я был заинтересован еще и со стороны научной этой юной отраслью техники. Я наблюдал, делал опыты, строил заключения и сообщал их незабвенному нашему профессору Н. Н. Бекетову,⁴ всегда готовому выслушать, покритиковать и дать надлежащий совет и направление».⁵

В студенческие годы Котельникова интересовала также геофизика. Под руководством профессора В. И. Лапшина он проводил наблюдения над изменением напряженности земного магнетизма. Занимался он и спектральным анализом, углубленно изучал теоретическую и практическую механику. Результатом этих исследований явилась работа «О действии света на материю вообще и о некоторых случаях этого действия в особенности», представленная Евгением Григорьевичем в Совет университета в качестве диссертации.

Работа была одобрена, и соискателю присуждена степень «кандидата физико-математического факультета», молодому ученому было предложено остаться при университете для подготовки к профессоруре. Однако «по стечению домашних обстоятельств» Евгений Григорьевич не смог воспользоваться этим предложением. Пришлось возвратиться в Полтаву, затаив мечту об ученой карьере. Мечтал же он обосноваться в столице, где, по его мнению, «мог рассчитывать на учебные и прочие пособия» для подготовки к магистерскому экзамену.

Переезд в Петербург состоялся летом 1868 г. Е. Г. Котельников приехал в столицу с женой, Екатериной Ивановной, урожденной Зайцевой, и двухлетним сыном Борисом.

Успешно прочитав пробную лекцию, Евгений Григорьевич был принят по конкурсу в Земледельческий институт на должность преподавателя сельскохозяйственной механики. Читал он также и курс механики

⁴ Н. Н. Бекетов (1827—1911) — русский физико-химик. В 1859—1887 гг. — профессор Харьковского университета.

⁵ Дело Совета Земледельческого института. Котельников Евгений Григорьевич. ЛГИА, ф. 994, оп. 3, д. 12, л. 2.

в Технологическом институте. В 1872 г. вышла в свет его первая книга «Общий элементарный курс практической механики», которая впоследствии трижды переиздавалась.

Для Е. Г. Котельникова было весьма характерно стремление к творческой деятельности (научной, изобретательской, литературной). Известно, например, что он изобрел контрольный прибор для автоматического подсчета количества выкуриваемого на заводах спирта,⁶ а также веялку с повышенным коэффициентом полезного действия.⁷

Была известна и тяга Евгения Григорьевича к театру. Он обладал неплохим голосом, играл на фортепьяно и, где бы ни жил, не без успеха выступал в любительских спектаклях.

Пробовал он себя и как публицист.

Среднего роста, худощавый, с тонким лицом, обрамленным темной бородой, с большими огненно-кариими глазами, подстриженный «ежилом» — так выглядел Евгений Григорьевич в зрелые годы. Характер у него был неровный. Разносторонность интересов, порывистость, вспыльчивость передались и его сыну, Глебу.

В Земледельческом институте Е. Г. Котельников проработал около пяти лет. Дальнейшая его жизнь была связана с частыми переездами и переменами места службы. Около трех лет он занимал должность директора земского Сельскохозяйственного училища в Херсоне, затем последовали Минск, Вильно, Житомир, где Е. Г. Котельников был директором учительских институтов. Поздней осенью 1883 г. он возвратился в Петербург и получил здесь место техника при Департаменте неокладных сборов Министерства финансов.⁸

В то время Глебу Котельникову шел уже одиннадцатый год. Большую роль в его воспитании играла мать, добрая и самоотверженная.

⁶ Письмо управляющего Департаментом неокладных сборов Министерства финансов Е. Г. Котельникову от 12 августа 1868 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁷ Веялка Евг. Котельникова. СПб., 1870. 4 с.

⁸ Формулярный список о службе техника при Департаменте неокладных сборов, надворного советника Евгения Котельникова. Составлен 19 января 1884 г. Собрание Ю. А. Глебова.



Екатерина Ивановна Котельникова —
мать изобретателя. 1839—1893.

Екатерина Ивановна была дочерью полтавского художника Ивана Кондратьевича Зайцева. В детстве, будучи крепостным пензенских помещиков Ранцевых, Иван самостоятельно овладел грамотой и много рисовал под руководством своего отца — крепостного живописца.

Отец, видя, что у сына дар художника, умолил своего хозяина отдать Ивана в Арзамасскую рисовальную школу. После смерти барина Ивана Зайцева продали другому помещику, а тот отпустил талантливого юношу в Академию художеств и дал ему вольную.⁹

Окончив академию, Иван Кондратьевич поселился в Полтаве, где 37 лет преподавал рисование в Кадетском корпусе. Он и сам много писал, будучи прекрасным портретистом, участвовал в выставках художни-

⁹ Воспоминания старого учителя И. К. Зайцева // Русская старина. 1887. Июнь. С. 663—692.

ков-передвижников. Его работы и сегодня можно увидеть в Русском музее в Ленинграде, в музеях Полтавы и Киева.¹⁰

Мать Глеба также была художественно одаренной натурой. Она хорошо рисовала гуашью (особенно мастерски — цветы) и вышивала шелками по собственным рисункам. Была музыкальна: играла на фортепьяно, пела. Старший брат Глеба, Борис Евгеньевич Котельников, вспоминал: «Мама ходить в гости не любила, изредка лишь бывала в театре, а большую же часть времени посвящала нам, детям, играя разные пьесы и напевая иногда целыми вечерами. Вероятно, от того у всех нас хороший слух и большая любовь к музыке и пению».¹¹

Еще в Вильно Екатерина Ивасовна устроила домашний детский театр со сценой и занавесом. Ставили водевили и небольшие пьески, декламировали. Позже, в Петербурге, был устроен домашний кукольный театр.

Пора было устраивать детей в гимназию. Сохранилось прошение, которое Е. Г. Котельников подал директору Первой петербургской гимназии А. И. Чистякову, написанное летом 1884 г. «Желая дать образование сыну моему Глебу во вверенном Вам учебном заведении, — писал Евгений Григорьевич, — имею честь просить распоряжения Вашего в том, чтоб он был подвергнут надлежащему испытанию и медицинскому освидетельствованию и помещен приходящим в тот класс, в который он по своим познаниям и возрасту может поступить..., при чем имею честь сообщить, что он ... до сего времени обучался в Житомирской прогимназии.

Желаю, чтобы сын мой, в случае принятия его в заведение, обучался в назначенных для этого классах обоим новым иностранным языкам, буде окажет достаточные успехи в обязательных для всех предметах, в противном же случае — французскому..., а также и рисованию за особую установленную по сему предмету плату».¹²

¹⁰ Горобец П. Художник И. К. Зайцев // Заря Полтавщины. 1970. 20 сентября.

¹¹ Воспоминания Б. Е. Котельникова. С. 11. Рукопись. Собрание Г. Т. Черненко.

¹² Прошение Е. Г. Котельникова директору С.-Петербургской первой гимназии. ЛГИА, ф. 114, оп. 1, д. 7004, л. 8.

Глеб был принят во 2-й класс. Гимназия существовала с 1830 г. и считалась образцовой. Из стен ее вышли многие выдающиеся деятели, проявившие себя в науке, технике, искусстве. В свое время ее закончили ботаник А. Н. Бекетов, физик Д. А. Лачинов, скульптор Е. А. Лансере.

Именно в эти годы начала проявляться у Глеба Котельникова склонность к технике и конструированию. Евгений Григорьевич это всячески поощрял, требовал лишь одного — аккуратности. Он любил повторять: «Сколько хочешь сори, только сам и убери».

В памяти родных Г. Е. Котельникова сохранился такой интересный факт. Когда будущему изобретателю пошел тринадцатый год, отец его, Евгений Григорьевич, снова увлекся фотографией. У него был хороший фотоаппарат с несколькими объективами. Глеб тоже мечтал научиться фотографировать, но дорогой аппарат отец ему не давал. Тогда Глеб решил сам сделать фотокамеру. У старьевщика купил подержанный объектив, остальное — корпус аппарата, мехи — сделал собственными руками. Сам изготовил и фотопластинки по применявшемуся тогда «мокрому» методу. Готовый негатив показал отцу. Тот похвалил сына, пообещал купить настоящий фотоаппарат и на другой же день выполнил обещание.

Под руководством отца Глеб начал осваивать фотографию. Умение фотографировать впоследствии ему очень пригодилось.

Обнаружились у Глеба Котельникова и большие способности к игре на скрипке. В их доме музыка звучала часто. На фортепьяно играли отец, мать и старший брат. Образовался целый любительский оркестр, в котором кроме Котельниковых принимали участие их знакомые. Собирались по субботам, вечерами. «Дважды мы со своим оркестром ездили „на гастроли“ за Охту на пороховые заводы, где в Собрании исполняли лучшие свои номера, — вспоминал Б. Е. Котельников. — Все это доставляло большое удовольствие гостеприимным хозяевам и вполне удовлетворяло наше артистическое самолюбие».¹³ По-прежнему ставили дома и любительские спектакли.

¹³ Воспоминания Б. Е. Котельникова. С. 18. Рукопись. Собрание Г. Т. Черненко.

Летом 1889 г. Глеб Котельников оказался очевидцем необыкновенного зрелища. В начале июня во многих петербургских газетах появились объявления, извещавшие, что в саду «Аркадия» состоится полет на воздушном шаре и прыжок с парашютом американского воздухоплователя Шарля Леру.

Около двух тысяч зрителей собралось в воскресенье 11 июня в «Аркадии», на Новодеревенской набережной. Был среди них и Глеб Котельников. Он видел приготовления к полету, сам полет, а затем и прыжок человека с огромной высоты. Парашют плавно опустил Леру в Большую Невку. Тотчас к воздухоплователю направились десятки яликов, дежуривших на воде. Через несколько минут его уже встречали в саду аплодисментами и криками «браво».

Это был первый прыжок с парашютом, увиденный Г. Е. Котельниковым и запомнившийся ему на всю жизнь.

В том же, 1889, году Котельниковы снова покинули столицу. Евгений Григорьевич получил новое назначение, на этот раз в Полтаву управляющим акцизными сборами Полтавской губернии.

Назначение это было не случайным. Служба Е. Г. Котельникова в Министерстве финансов имела прямое отношение к винокуренным заводам. В акцизном ведомстве служили его братья. Одним словом, эта область деятельности ему была хорошо знакома.

В конце прошлого века в России вводилась государственная винная монополия — ликвидировались частные питейные заведения и открывались «казенки» — государственные винные лавки. Для контроля за соблюдением государственной винной монополии и борьбы с ее нарушителями потребовался специальный штат чиновников — акцизных. По этому поводу В. И. Ленин писал: «...какое новое гигантское поприще для чиновничьего самодурства и произвола, подхалимства и хищения открывает это создание новой отрасли многомиллионного казенного хозяйства, создание целой армии новых чиновников!».¹⁴

На новом посту Е. Г. Котельников прослужил недолго. Здоровье его было сильно подорвано. Всего через несколько месяцев после переезда в Полтаву,

¹⁴ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 4. С. 421, 422.

22 декабря 1889 г., он скоропостижно скончался от отека легких в возрасте 46 лет.

Со смертью Евгения Григорьевича все резко изменилось. Средством к существованию стала небольшая пенсия, назначенная Екатерине Ивановне. При жизни отца Глеб мечтал о поступлении в Технологический институт или консерваторию. Теперь эти мечты пришлось оставить. Реальной была лишь военная карьера. Сдав экстерном выпускные экзамены в Полтавском кадетском корпусе, Глеб уехал в Киев и поступил в военное училище.¹⁵

В 1894 г., окончив училище, Котельников был произведен в офицеры-артиллеристы. Началась военная служба в вылазочной батарее крепости Ивангород. Вылазочные артиллерийские батареи предназначались для нанесения неприятелю внезапных ночных ударов.

Эта крепость, одна из старинных русских крепостей, находилась на западной границе, на территории Царства Польского, в месте слияния Вислы с ее правым притоком Вепшем.

В короткое время Г. Е. Котельников овладел мастерством артиллериста. Однако военная служба не приносила ему морального удовлетворения. Среди офицеров процветали пьянство, рукоприкладство, грубость и картежная игра. Глеб Евгеньевич писал старшему брату из Ивангорода: «Пока что скажу тебе со всей откровенностью — настроение неважное. Тех же киевских щей, только погуще влей. Солдаты непроходимо темны, озлоблены против всех „бар“, даже если у барина (как у меня) в кармане торричелева пустота. А офицеры! Если бы ты видел, сколько вокруг меня самого настоящего мерзопакостного, хамского свинства, к которому люди так привыкли, что даже его не замечают. Иной раз кажется, что живешь в свиарнике, а не в „благородном“ российском офицерском обществе. Почти все непробудно пьют. Спьяну (а то и в трезвом виде, с тупого озлобления на свинскую жизнь, на все в мире) рукоприкладствуют. Ночи папролет просиживают за картами.

Один приятель спросил меня, почему я пошел в офицеры, а не в консерваторию и, параллельно для

¹⁵ Пенсионное дело Г. Е. Котельникова. ЦГА РСФСР, ф. 539, оп. 3, д. 4716, л. 9.



**Г. Е. Котельников в чине подпор-
щика. 1896 г.**

заработка, не в оркестр хотя бы. Я не знал что ответить».¹⁶

В крепости Котельников впервые увидел наблюда-
тельный аэростат и смог хорошо познакомиться с его
устройством. Это ему весьма пригодилось впоследствии,
когда через много лет он приступил к работе над
парашютом.

Еще глуше и захолустнее оказался Радзин — ме-
стечко Седлецкой губернии, куда Котельников был
переведен из Ивангорода.¹⁷ «Отдушиной» ему служили
лишь конструирование и постройка (в свободное от
службы время) моделей различных машин. Здесь он

¹⁶ Письмо Г. Е. Котельникова Б. Е. Котельникову. Собрание
Ю. А. Глебова.

¹⁷ Письмо А. Г. Глебова А. А. Белоусову от 4 марта 1949 г.
Собрание Ю. А. Глебова.

смастерил маленькую копию трехдюймовой полевой пушки, а затем — действующую модель паровой машины. Не мог жить без творчества.

Дослужившись до чина поручика, Г. Е. Котельников принял твердое решение уйти с военной службы. В 1897 г. он подал в отставку.

Что делать дальше, чему посвятить себя? Это был трудный вопрос для молодого человека. Он решил пойти по стопам своих родных — отца, дядей, старшего брата — в акциз. При этом Глеб Евгеньевич прекрасно сознавал, что вряд ли и там «найдет себя», что акцизная служба не удовлетворит его творческую натуру. Но другого выхода он пока не видел. Так в его жизни начался новый этап, без преувеличения, самый пустой и тяжелый.

В феврале 1899 г. Глеб Евгеньевич женился на Юлии Васильевне Волковой, дочери полтавского художника В. А. Волкова. Они знали друг друга с детства. Выбор оказался счастливым. Сдержанный, спокойный характер Юлии Васильевны как бы уравновешивал порывистую, горячую натуру Г. Е. Котельникова. Они прожили вместе в редком согласии сорок пять лет.

Сначала Котельников служил в чине помощника акцизного надзирателя в большой станице Каменской, на Дону. Трудно было подобрать службу, более чуждую ему, чем акциз. Единственной отрадой для Г. Е. Котельникова был местный любительский театр, в котором Глеб Евгеньевич был не только актером, но фактически и художественным руководителем.

Театру он отдавал всю душу, а трактиры, пивоваренные заводы и винные лавки оставались без надзора. В Государственном архиве Ростовской области хранится дело о службе Котельникова на Дону. Оно полно нелестных отзывов окружного надзирателя о своем помощнике: «По имеющимся у меня сведениям, — сообщает он, — служебная деятельность г. Котельникова оказалась в текущем году крайне слабой, ... деятельность г. Котельникова я нахожу малоудовлетворительной... Помощник надзирателя г. Котельников не посещает своего участка».¹⁸

¹⁸ Областное акцизное управление. Дело о службе Глеба Евгеньевича Котельникова. ГАРО, ф. 215, оп. 1, д. 345.



**Глеб Евгеньевич и Юлия Васильевна Котельниковы с сыном
Анатолием и дочерью Тамарой. 1904 г.**

Понятно, что от такого чиновника постарались поскорее избавиться, и Котельников был переведен в далекую станицу Усть-Медведицкую, за 80 верст от железной дороги. Но и там ничего не изменилось. Страсть к театру не проходила. И здесь Котельников нашел дорогу к любительской сцене.

Продолжал он и конструировать. Увидев, как нелегко труд рабочих на винокуренных заводах, Глеб Евгеньевич разработал конструкцию разливочной машины. Снабдил парусом свой велосипед и с успехом пользовался им для дальних поездок. Впоследствии он вспоминал: «Несется, бывало, велосипед по степи птицей, слегда накренившись на бок, — только зубчатка свободного хода тихонько поет свою песню... Таким образом, расстояния и время у меня значительно сокращались».¹⁹

Мысль перейти на профессиональную сцену все больше овладевала Котельниковым. Летом 1905 г. он съездил в Старую Руссу, где в то время гастролировала труппа К. Н. Незлобина, известного театрального деятеля. Глеб Евгеньевич даже сыграл в одном из спектаклей незлобинского театра, однако стать профессиональным артистом ему тогда не удалось.

Возвращение в станицу Усть-Медведицкую казалось ужасным. Однако бросить акцизную службу Котельников не мог — Юлия Васильевна ждала третьего ребенка. Удалось лишь добиться разрешения провести зиму не в далекой Усть-Медведицкой, а в слободе Михайловке, в тех же краях, но поближе к железной дороге. Здесь в начале декабря 1905 г. у Котельниковых родился сын Юрий.

В жизни Котельниковых это было трудное время: крушение мечты об актерской карьере, болезни детей, совершенно неясное будущее и в довершение всего — смерть сына Юрия, прожившего на свете семь месяцев. Надо было что-то предпринять, изменить обстановку.

Неожиданно освободилось место акцизного чиновника в Сочи, и Котельниковы оказались на юге. «Роскошная, экзотическая природа, сам воздух, море и отсутствие зимы показались нам раем, — писала в воспоминаниях Ю. В. Котельникова. — Мы попали в Сочи, место, о котором тогда говорили: „Это будущий курорт“».²⁰ Но и здесь Котельниковых поджидало горе — смерть маленькой дочери Тамары.

Г. Е. Котельников контролировал теперь табачные

¹⁹ Глебов А., Залуцкий Г. Создатель авиационного парашюта. М., 1951. С. 14.

²⁰ Воспоминания Ю. В. Котельниковой. С. 150. Рукопись. Собрание Г. Т. Черненко.

плантации (строгая государственная монополия существовала и на производство табака). Акцизная служба не стала от этого для Глеба Евгеньевича более привлекательной. По-прежнему он много времени отдавал сцене и техническому творчеству. Дома оборудовал небольшую мастерскую. Строил модели паровых и в тихую погоду пускал их в море. Сделав порядочный круг, они приставали к берегу.

Увлечен он в Сочи и вожделением мотоцикла и «трецикла» (машины на трех колесах). Научился управлять автомобилем — в то время новинкой — и по сообщениям газет и журналов внимательно следил за успехами зарождавшейся авиации.

Но настал день, когда Г. Е. Котельников пришел к выводу: надо круто менять жизнь, оставить акциз — и так уже 10 лет прожиты почти впустую. Надо ехать в Петербург. Только там можно приобщиться к настоящему театру, только там он будет находиться в гуще событий и в курсе последних достижений науки и техники.

Юлия Васильевна понимала мужа. Талантливая художница, она связывала с переездом в столицу большие надежды: овладеть мастерством художественной миниатюры, которая ее особенно привлекала.

О парашюте Г. Е. Котельников тогда еще не думал, не знал он и того, что очень скоро займется делом, которое станет для него главным и потребует многих лет жизни.

Предотвращающий падение

Как это ни удивительно, но идея парашюта, устройства для безопасного спуска с большой высоты, появилась задолго до полета первого воздушного шара, не говоря уже о самолете. Однако название «парашют» пришло в технику значительно позже рождения идеи.

Из старинных преданий, легенд, рассказов путешественников средневековья известно об использовании устройств, напоминающих зонты, для прыжков с башен и обрывов. Жители Китая, Африки и Юго-Восточной Азии еще в глубокой древности хорошо знали о тормозящих свойствах вогнутых поверхностей. Демонстрации прыжков с зонтами устраивались на праздниках и цирковых представлениях.

Вот как описывал один испанский путешественник такие прыжки, виденные им в одном из негритянских племен: «Нам разостлали на земле звериные шкуры, и мы по приглашению вождя уселись. Вождь сел рядом с нами, указывая жестом на холм и что-то быстро объясняя. Тут мы увидели, как на этом холме появилось несколько человек с большими зонтами из пальмовых ветвей. И вот, по знаку вождя, стоящий около него негр ударял в большой длинный барабан, и каждый раз по этому сигналу один за другим с обрыва спрыгивали люди, держа в руках зонты, и опускались на зеленую лужайку при шумных одобрениях вождя и его свиты».¹

Описание благополучных прыжков с большой высоты можно найти в произведениях древнеримских писателей Апулея и Овидия. Однако лишь в конце XV в. появился первый технический проект парашюта. Предложил его великий итальянский ученый инженер и художник Леонардо да Винчи. Это изобретение явилось результатом многочисленных экспериментов и наблюдений ученого над поведением падающих картонных фигур разнообразной формы.

В сборнике рукописей Леонардо да Винчи «Атлантический кодекс» среди других конструкций приведен эскиз парашюта с куполом в форме четырехгранной пирамиды. Ученый писал: «Если у человека есть шатер из прокрахмаленного полотна, шириною в 12 локтей и вышиною в 12, он сможет бросаться с любой высоты без опасности для себя».² Учитывая, что длина локтя примерно 0.6 м, площадь купола парашюта в основании составляет более 50 м², т. е. была и в самом деле достаточной для безопасного спуска. Проводил ли да Винчи какие-либо опыты со своим парашютом или ограничился лишь эскизом и кратким описанием его, неизвестно.

Следующий проект вполне работоспособного парашюта появился около 1617 г., когда в Венеции вышла книга «Новые машины...» епископа Фауста Веранцио.³

¹ Цит. по: Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 10, 12.

² Леонардо да Винчи. Избранные научно-естественные произведения. М., 1955. С. 615.

³ *Machinae novae Fausti Verantii Siceni cum declaratione latina, italica, hispanica, gallica et germanica. Venetiis cum Privilegiis. [ok. 1617].*

Среди различных технических новинок и замечательных сооружений в книге даны описание и рисунок парашюта с куполом квадратной формы. Края купола («паруса», по терминологии автора книги) были прикреплены к четырем одинаковым палкам, а к углам привязаны четыре веревки, служившие стропами. Художник изобразил парашют в момент спуска на нем человека, совершившего прыжок с высокой башни.

Практической надобности в парашюте во времена Веранцио и тем более Леонардо да Винчи еще не было.

Совсем в другой обстановке начал работать французский химик и механик Луи Себастьян Ленорман, предложивший в 1783 г. свою конструкцию парашюта. В тот год в небо на воздушном шаре, наполненном теплым воздухом, монгольфьере, поднялись первые воздухоплаватели. Угроза воздушных катастроф (и они вскоре последовали) стала реальной.

О проектах парашютов Леонардо да Винчи и Фауста Веранцио Ленорман, по-видимому, не знал. Его парашют имел конусообразную форму, был шит из полотна и для уменьшения воздухопроницаемости оклеен изнутри бумагой. Несколько десятков тонких строп сходились к сиденью, сплетенному из ивовых прутьев.

Ленорман ввел также термин «парашют» (от французских слов *parer* — предотвратить и *chute* — падение), до того не употреблявшийся.

Никто из воздухоплавателей так и не воспользовался изобретением Ленормана, хотя успешные опыты с животными (изобретатель сбрасывал их на своем парашюте с балкона обсерватории в Монпелье с высоты 26 м) доказали его надежность.⁴

Первым из «людей воздуха», обратившим внимание на парашют, был известный французский воздухоплаватель Жан Пьер Бланшар. В 1784 г. он добавил к воздушному шару парашют, купол которого имел спицы и висел под шаром полностью раскрытым. На этом шаре Бланшар совершил замечательный полет, достигнув высоты 4000 м и продержавшись в воздухе более часа, однако спусков со своим жестким парашютом он не производил и вскоре от него отказался.⁵

⁴ Делашом Ф. Парашют // В защиту мира. 1959. № 100. С. 90—93.

⁵ Франк М. Л. История воздухоплавания. СПб., 1910. Т. 1. С. 28.

Тем не менее идея Бланшара оказалась весьма плодотворной. Парашют стал достаточно удобным и надежным средством спасения, когда из него были удалены спицы, совершенно ненужные и лишь утяжелявшие, усложнявшие конструкцию. Этот важный шаг был сделан соотечественником Бланшара воздухоплавателем Андре Жаком Гарнереном, прославившимся смелыми полетами. Мягкий купол парашюта, спитый из шелковой ткани — тафты, он также подвесил внизу, под шаром. Корзина, в которой находился воздухоплаватель, прикреплялась к стропам парашюта. На четырех центральных стропах висел легкий деревянный обруч, который не позволял кромке купола смыкаться и облегчал процесс раскрытия парашюта. Для того чтобы отделить парашют, следовало перерезать веревку, соединявшую купол парашюта с баллоном шара.

Рискованный эксперимент был произведен самим Гарнереном 22 октября 1797 г. в Париже на глазах многочисленных зрителей. «Это выглядело столь устрашающе, особенно все ускорявшееся падение, — рассказывал очевидец академик Ж. Лаланд, — что крик ужаса пронесся в толпе».⁶ Но парашют быстро раскрылся, и отважный воздухоплаватель, размахивая национальным флагом, начал медленно приближаться к земле.

Это был первый прыжок воздухоплавателя с парашютом. Позже Гарнерен совершил множество прыжков. Для уменьшения раскачивания при спуске он сделал в центре купола парашюта полюсное отверстие и на практике доказал его полезность. Парашют Гарнерена многие десятилетия использовался воздухоплавателями разных стран почти без изменения.

Летом 1803 г. жители Петербурга узнали о приезде в столицу знаменитого Гарнерена. Первый его полет 20 июня удался на славу. Через месяц Гарнерен предпринял в Петербурге второе воздушное путешествие (вместе с генералом С. Л. Львовым). Затем он отправился в Москву и там еще раз поднялся на воздушном шаре.

Сам Гарнерен в России с парашютом не прыгал. Сделал это его ученик воздухоплаватель Александр.

⁶ History of the parachute // Sci. Amer. Suppl. 1892. Vol. 34, N 885. P. 14135.

26 сентября 1804 г. он совершил такой прыжок в Петербурге.⁷ Прыгал Александр и в Москве, поднимаясь в воздух из Нескучного сада.⁸ Один из москвичей так описал это событие: «Билеты разом расхватили, а мне достать не пришлось. Смотрел я с огорода Девичьего монастыря... Шар поднимался все выше и выше, а Александр махал флагами и стрелял из пистолета. Потом он оторвался от шара, и, прежде чем парашют расправился, Александр три раза перекувыркнулся в воздухе. Слышно было, как ужасно кричали в саду».⁹

После Александра в 1805—1806 гг. в Петербурге и Москве совершал прыжки француз Мишо. При этом он использовал так называемый двойной (двухкупольный) парашют своего учителя воздухоплавателя Е. Г. Робертсона. Прыжки удались. «Сей опыт, — сообщали „Московские ведомости“, — так же как и некоторые другие, предшествовавшие оному, произведен был в действие с искусством и успешно. Разность между парашютом г-на Робертсона и всеми другими парашютами, поныне известными, состоит в том, что парашют его имеет в диаметре своем только 8 1/2 аршин и весит со всеми веревками только 12 1/2 фунтов; напротив же того, прочие парашюты имеют в диаметре 19 аршин и весят до 2-х пудов».¹⁰

Для полноты картины стоит отметить, что в 1805 г. в Москве опыты с парашютом собирался показать и первый русский воздухоплаватель штабс-лекарь Капшинский. В объявлении, помещенном в «Московских ведомостях», он обещал поднять в воздух военный корабль «в уменьшенном масштабе». После нескольких выстрелов из пушек корабль должен был опуститься на парашюте.¹¹

Парашютизм развивался как зрелище, как своеобразные цирковые представления под открытым небом. Вместе с тем постепенно закладывались и основы теории парашюта, а изобретатели искали пути его совершенствования.

⁷ Известия к Санкт-Петербургским ведомостям. 1804. 7 октября. С. 2479.

⁸ Московские ведомости. 1805. 5 мая. С. 627.

⁹ Цит. по: Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 38.

¹⁰ Московские ведомости. 1806. 6 июня. С. 933, 934.

¹¹ Московские ведомости. 1805. 30 августа. С. 1085; там же. 1805. 16 сентября. С. 2049.

В 1856 г. в журнале «Морской сборник» была опубликована работа К. И. Константинова, известного своими трудами по ракетной технике. В обширном обзоре достижений воздухоплавания того времени Константинов ряд страниц посвятил парашюту — его истории, конструкции, расчету.¹² Позже, в 1880 г., генерал Константинов снова вернулся к этой теме, опубликовав в журнале «Воздухоплаватель» статью «О парашютах».¹³

Весной 1882 г. на одном из заседаний VII Воздухоплавательного отдела Русского технического общества поручик М. Карманов докладывал об изобретенном им «управляемом парашюте».¹⁴ О большом интересе к этому изобретению свидетельствует тот факт, что для руководства опытами была создана специальная комиссия из видных инженеров и ученых.

В начале 90-х годов исследованием устойчивости парашюта занимался талантливый ученый (в молодости — домашний учитель Н. Е. Жуковского) А. Х. Репман. Его парашют не имел полного отверстия, но был снабжен добавочной поверхностью — отогнутыми вверх полями вокруг купола, которые и делали снижение парашюта более устойчивым.¹⁵

В те же годы парашют оригинальной конструкции предложил русский инженер Н. Ф. Ягн, автор многочисленных изобретений. Он также отказался от полного отверстия в парашюте, а подкупольное пространство разделил вертикальными матерчатыми перегородками на четыре сектора.¹⁶ Эти перегородки служили своеобразным тормозом и быстро гасили колебания парашюта. В марте 1898 г. Ягн демонстрировал модель парашюта на заседании Воздухоплавательного отдела Русского технического общества. «Причем, — отмечалось в журнале заседания, — можно было видеть огром-

¹² Константинов К. И. Воздухоплавание // Морской сборник. 1856. Т. 23, № 8, ч. III. С. 23—30.

¹³ Константинов К. И. О парашютах // Воздухоплаватель. 1880. № 13. С. 117—119; там же. 1880. № 15. С. 133—135.

¹⁴ Записки Русского технического общества. 1882. Вып. 6. С. 252—283.

¹⁵ Репман А. Х. О летании // Записки Московского отделения Русского технического общества. 1893. Вып. 9 и 10. С. 8—9.

¹⁶ Ягн Н. Парашют и змей // Воздухоплавание и исследование атмосферы. 1898. Вып. 4. С. 85—88.

ные достоинства парашюта этой системы по отношению к устойчивости его в воздухе». ¹⁷

В 80-х годах прошлого века стал применяться новый способ подвески парашюта к воздушному шару. Купол висел не внизу, а сбоку, на уровне экватора воздушного шара, прикрепленный к сетке при помощи простого пружинного зажима. Стропы парашюта шли к деревянному кольцу. К этому же кольцу привязывалась и примитивная «подвесная система» — веревочная петля, которую воздухоплаватель, сидевший на трапеции, продевал под мышки.

Поднявшись с помощью воздушного шара на достаточную высоту, парашютист соскакивал с трапеции и силой своего веса срывал парашют. Через секунду другую купол парашюта наполнялся воздухом, и начинался замедленный спуск.

Именно такую технику спуска применял американский воздухоплаватель-парашютист Шарль Леру, прыжок которого в июне 1889 г. видел Г. Е. Котельников. После Петербурга Леру побывал в Москве, Харькове, Одессе. В начале сентября он приехал в Ревель (ныне Таллин). Здесь его прыжок закончился трагически — Леру опустился с парашютом в море и утонул.

Гибель Шарля Леру не испугала отважных пионеров парашютизма. Более того, прыжки с парашютом становятся в России довольно распространенным зрелищем. Особенно популярным в конце XIX и в начале XX в. был русский аэронавт-парашютист Юзеф Маврикиевич Древницкий. Он объехал многие города России, благодаря чему прыжки с парашютом смогли увидеть тысячи людей. ¹⁸

Ю. М. Древницкий прыгал с воздушного шара-монгольфера, наполнявшегося перед полетом нагретым воздухом. Такой шар был удобен тем, что наполнить его можно было где угодно. Взлетная площадка обычно устраивалась в городских садах, на ипподромах или велосипедных треках. Совершив два-три прыжка, Древницкий переезжал в другой город.

Парашют (с шелковым куполом довольно большой площади — около 80 м²) Древницкий, как и Гарнерен,

¹⁷ Записки Русского технического общества. 1899. Вып. 1. С. 46 (журнал заседаний).

¹⁸ Черненко Г. Пионер парашютизма // Наука и жизнь. 1973. № 2. С. 134—139.

подвешивал под шаром, однако купол парашюта прикреплялся при помощи замка, а воздухоплаватель висел на вытянутых стропах, прикрепленный к ним с помощью специального прочного пояса.

Высота подъема шара была довольно небольшой — метров пятьсот-шестьсот. На этой высоте Древницкий, потянув за центральную стропу, соединенную с замком, отделялся от шара. Парашют раскрывался, а покинутый монгольфьер переворачивался и падал, оставляя за собой темный шлейф дыма.

Бесстрашный аэронавт совершил сотни прыжков. Иногда он бывал на грани гибели: приходилось опускаться на крыши домов и трамвайные провода, тонуть. Однажды его шар загорелся в воздухе, и Древницкий спасся только благодаря парашюту. В одном из интервью он говорил репортеру: «С 1892 года я безуспешно боролся с косностью лиц, стоявших у нас во главе официального воздухоплавания, смотревших на спуск с парашютом, как на акробатическое упражнение. Они никак не могли уразуметь, что даже при полном завоевании человеческого гением воздушной стихии необходимо будет иметь спасательный прибор, который смог бы сыграть подобную же роль, какую играют в настоящее время спасательные пробковые пояса на кораблях. Таким спасательным прибором на будущих воздушных кораблях может быть и будет только парашют».¹⁹

Действительно, при полетах воздухоплаватели не брали с собой парашютов. Этому способствовало и то обстоятельство, что к концу прошлого века воздушные шары стали довольно надежными летательными аппаратами. В 1897 г. в энциклопедии Брокгауза и Ефрона отмечалось: «В настоящее время парашюты как спасательное средство почти вышли из употребления».²⁰ Необходимость в парашютах возникла лишь с появлением и развитием авиации. Да и то осознано и понятно это было далеко не сразу.

¹⁹ Интервью с Ю. М. Древницким // Ялтинский вестник. 1910. 25 декабря.

²⁰ А. М. К. Парашют // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. 1897. Т. 44 (XXII А). С. 788.

Успехи и потери авиации

Весной 1910 г. Котельниковы приехали в Петербург. Прошло семь лет с того дня, когда в пустынной местности Кити Хок на берегу Атлантического океана начали полеты на своем аэроплане братья Райт. Первые известия о том, что машина тяжелее воздуха создана, что уже удаются полеты продолжительностью в несколько минут и более, были встречены во всем мире с недоверием.

Так продолжалось около пяти лет. И лишь когда один из братьев, Вильбур Райт, летом 1908 г. приехал во Францию и совершил там несколько полетов (самый продолжительный — более двух часов), стало ясно: авиация — реальная вещь, возможности ее огромны.

В это время и французские конструкторы были близки к созданию самолета. Первый полет продолжительностью в 21 с на своем аэроплане совершил Сантос-Дюмон. Другой французский авиатор Анри Фарман на биплане Вуазена выполнил полет на расстояние в один километр, а Делягранж на таком же аппарате — почти на расстояние в четыре километра.

Через год-другой самолетов стало уже много, причем нескольких конструкций. Особенно хорошо зарекомендовали себя крылатые машины, созданные французскими авиаконструкторами: биплан Анри Фармана и моноплан Луи Блерио. На этих машинах учились летать и летали многие энтузиасты авиации.

В конце июля 1909 г. авиатор Луи Блерио на самолете собственной конструкции перелетел через пролив Ла-Манш, из Франции в Англию. В том же году авиатор де-Ламбер пролетел над центром Парижа, обогнул Эйфелеву башню и благополучно возвратился на аэродром.

Но особые смелость и мастерство были продемонстрированы авиаторами в августе 1909 г., во время так называемой Реймской авиационной недели. Тогда на обширном поле вблизи Реймса (в 120 км от Парижа) состоялись первые большие соревнования — состязались 30 авиаторов на 38 машинах. Французский авиатор Латам установил рекорд скорости, пролетев 154 км за 2 ч 17 мин, развив скорость без малого 70 км/ч.

Уже упоминавшийся авиатор Анри Фарман кружил над летным полем в течение трех часов. Однако

этот рекорд просуществовал совсем недолго — тот же Фарман вскоре продержался в воздухе 4 ч 17 мин, преодолев расстояние 232 км. О новом рекорде петербургский журнал «Библиотека воздухоплавания» писал: «Это такая победа, которая не снилась год назад самому пылкому мечтателю».¹

Франция играла в те годы ведущую роль и в подготовке авиаторов — во французских авиационных школах обучались полетам курсанты из разных стран. Обучались там и первые русские летчики: М. Н. Ефимов, Н. Е. Попов, А. А. Васильев, И. М. Заикин, П. А. Кузнецов и др.

Особенно значительны были успехи М. Н. Ефимова, закончившего школу А. Фармана в Мурмелоне и уже там зарекомендовавшего себя выдающимся летчиком. Ефимов первым из русских получил авиаторский диплом, а в состязаниях нередко оставлял позади самых знаменитых авиаторов. Так было в Ницце, Вероне, Будапеште, Реймсе. В январе 1910 г. Ефимов побил рекорд Орвила Райта по продолжительности полета с пассажиром. Он держался в воздухе 1 ч 50 мин и пролетел за это время 115 км.

Становится всемирно известным имя и другого русского авиатора — Н. Е. Попова. Особенно яркие были его достижения на «авиационной неделе» в Каннах весной 1910 г., где Попов летал на «Райте» — самом капризном и неустойчивом аэроплане того времени. Однако талантливый авиатор сумел и на таком летательном аппарате добиться больших успехов. За полет над морем жюри соревнований присудило отважному русскому пилоту высший приз — 15 тыс. франков.

В середине января 1908 г. в Петербурге был организован Всероссийский аэроклуб. Один из его учредителей, В. В. Корн, в журнале «Воздухоплаватель» писал: «Основною целью деятельности клуба должно быть насаждение и дальнейшее развитие в России воздухоплавания применительно ко всем видам его».²

К осени 1909 г. аэроклубы и воздухоплавательные общества открылись во многих городах — Одессе, Москве, Киеве, Харькове, Тифлисе.

¹ Последний рекорд на продолжительность полета // Библиотека воздухоплавания. 1909. № 1. С. 92.

² Корн В. Организация и задачи русского аэроклуба // Воздухоплаватель. 1908. № 1. С. 38.

По инициативе Всероссийского аэроклуба были организованы первые в России публичные полеты на аэропланах французских авиаторов Леганье, Гюйо и Латама. Однако все они оказались неудачными и ни в какое сравнение не могли идти с полетами М. Н. Ефимова в Одессе весной 1910 г.

Ефимов возвратился на родину прославленным авиатором-рекордсменом. Его полеты на одесском ипподроме 8 марта явились огромным событием. И неудивительно: ведь это были первые полеты русского летчика на родной земле.

Тогда же, весной 1910 г., в Одессе на звание пилота экзаменовался С. И. Уточкин. Он успешно выдержал все испытания и получил от Одесского аэроклуба пилотский диплом.

Состязания авиаторов, или, как их тогда называли, «авиационные недели», устраивались во многих странах Европы. В России первая «неделя авиации» состоялась в апреле—мае 1910 г. Для участия в состязаниях записались шестеро авиаторов — представители Бельгии (Христианс), Швейцарии (Эдмонд), Франции (Моран), Германии (Винцирс), первая женщина-авиатор французженка де-Ларош и России (Попов).

Предстоящая «авиационная неделя» вызвала у петербуржцев огромный интерес. И они не обманулись в своих ожиданиях. Полеты происходили на окраине столицы, на Коломяжском ипподроме. Здесь можно было увидеть самолеты разных типов — на «Фарманах» летали Эдмонд и Христианс, на «Блерио» — Моран, на «Райте» — Попов.

Русский авиатор Попов продемонстрировал замечательное мастерство. Он совершил самый длительный полет, продолжавшийся более двух часов, и поднялся выше всех участников «авиационной недели» — на 445 м.

Г. Е. Котельников был очевидцем этих состязаний. «Я поехал посмотреть полеты, — вспоминал изобретатель. — День выдался прекрасный. На ипподроме было очень много народу. На старте стояли несколько машин. Вот загудел мотор, и крайняя машина „Райт“, на которой летал Попов, пробежав по зеленому полю, оторвалась от земли и, поднимаясь все выше, пролетела над нашими головами».³

³ Котельников Г. Е. Парашют. М.; Л., 1943. С. 5.

Но затем счастье изменило смелому пилоту. Во время очередного полета машина Попова упала и авиатор едва не погиб. В тот же день потерпели аварию Винцирс, Моран и де-Ларош. Восхищаясь мужеством авиаторов, зрители понимали, как в сущности ненадежны еще самолеты, сколько опасностей подстерегает пилота и на земле, и в воздухе.

Котельников вспоминал впоследствии разговор, который произошел у него с одним из зрителей во время полета Попова.

— Смотрите, — сказал стоявший рядом с Котельниковым пожилой мужчина, — авиатор сидит точно птичка на жердочке. Ну долго ли соскользнуть и свалиться?

— Но ведь они пристегивают себя к сиденью ремнями, — ответил Глеб Евгеньевич.

— Ну, знаете, — возразил ему собеседник, — на грех мастера нет — все может случиться.

«Я не стал спорить, — писал Котельников, — мне и самому было страшно за летчика».⁴

Но ясно было и другое: достижения авиации росли из года в год. В 1908 г. скорость первых аэропланов составляла немногим более 60 км/ч, а в 1909 г. рекордная скорость самолетов достигла уже почти 80 км/ч. В июле 1910 г. на авиационных соревнованиях в Реймсе авиатор Моран развил на своем моноплане скорость 106 км/ч.

Самолеты поднимались все выше. Первый официальный рекорд высоты в 1908 г. равнялся 115 м, к осени 1910 г. уже трое авиаторов достигли высоты более 2 км. Рекорд же к этому времени возрос до 2780 м. Начались дальние перелеты между городами.

Однако эти результаты достигались дорогой ценой: рядом с сообщениями о рекордных полетах часто печатались известия о трагической гибели авиаторов. Число авиационных катастроф росло вместе с достижениями авиации. Так, в 1908 г. погиб один человек — американский лейтенант Т. Сельфридж, летевший в качестве пассажира вместе с О. Райтом. Он открыл счет жертвам авиации. В следующем, 1909 году погибли трое авиаторов, а в 1910 г. — уже 32. «Авиация, — писала „Петербургская газета“, — становится каким-то

⁴ Там же. С. 6.

безжалостным Молохом, который требует новых и новых человеческих жизней».⁵

В журнале «Вестник воздухоплавания» в 1911 г. был опубликован рапорт президента Статистической подкомиссии аэроклуба Франции полковника Бутье «Исследование причин катастроф с аэропланами».⁶ В нем были приведены любопытные статистические данные: в 1909 г. во всем мире летало около 200 самолетов, в 1910 г. число самолетов возросло в 6,5 раза, т. е. достигло 1300. Намного увеличилось и число пилотов: в 1909 г. аэроклубом Франции было выдано 18 авиаторских дипломов, а в 1910 — уже 354.

Увеличилась продолжительность полетов. Так, если рекорд по продолжительности в 1909 г. равнялся 4 ч 17 мин, то в 1910 г. он вырос до 8 ч 12 мин. Соответственно возросла и дальность полета — с 232 км в 1909 г. до 584 км в 1910 г. Сильно изменились и условия полетов: авиаторы все чаще стали вылетать за пределы аэродромов, ветер уже не так сильно пугал их.

Да, количество аварий в 1910 г. (в том числе смертельных) было значительно больше, чем в 1909 г., но и численность самолетов стала намного больше, а число авиаторов, получивших дипломы во Франции, возросло почти в 20 раз. «Эти соображения, — писал полковник Бутье, — несколько умеряют впечатление от цифры катастроф».

В относительных цифрах положение действительно не казалось таким уж грозным, но тревожиться все же было отчего. В авиационных катастрофах нередко гибли замечательные пилоты, гибли тогда, когда смертельного исхода можно было бы избежать.

В начале 1910 г. разбился знаменитый рекордными полетами на скорость французский авиатор Леон Делягранж. Он летел над аэродромом вблизи Бордо. Внезапно левое крыло его моноплана отломилось у самого основания — аэроплан упал, погубив авиатора.

Три месяца спустя произошла катастрофа с авиатором Леблоном, соотечественником Делягранжа. Он совершал полет над бухтой в испанском городе Сан-

⁵ Гибель Вахтера в Реймсе // Петербургская газета. 1910. 25 июня.

⁶ Вестник воздухоплавания. 1911. № 16. С. 2.

Себастьян. Аэроплан был подхвачен порывом ветра и круто пошел вниз — Леблон погиб.

Но, пожалуй, самой трагической была катастрофа с французским пилотом Шарлем Вахтером. Она произошла летом 1910 г. во время очередной «Реймской недели». Вахтер поднялся в воздух с целью завоевать приз за достижение максимальной высоты. Самолет уже находился в 400 м от земли и вдруг начал быстро снижаться. На высоте 200 м его большие крылья отогнулись вверх, сложились, а потом оторвались. Фюзеляж с сидевшим в нем Вахтером рухнул на землю и превратился в груды обломков. Вахтер разбился.

Гибель не миновала и Чарльза Рольса, английского авиатора, который первым перелетел пролив Ла-Манш из Англии во Францию и обратно.

Погиб француз Шавез, совершивший героический перелет через вершины Альп.

К счастью, в русской авиации сначала дело обстояло лучше, чем в зарубежной — когда в других странах в результате авиакатастроф погибло более двадцати человек, в России не было еще ни одного смертельного исхода. Аварии, конечно, случались, и не раз в газетах сообщалось об опасных падениях и неудачных посадках аэропланов М. Н. Ефимова, С. И. Уточкина, Б. И. Россинского, В. С. Кебурова.

Еще в 1909 г. журнал «Библиотека воздухоплавания» опубликовал интервью с видными деятелями авиации того времени. Им был задан вопрос: опасны ли полеты на аэропланах и как избежать катастроф?

«Необходимо иметь очень тщательно построенные аппараты», — ответил Дик Фарман, брат Анри Фармана, авиаконструктор.

«Мы будем иметь еще много несчастных случаев, — заявил Габриэль Вуазен, — потому что эти случаи принимают всякие формы, начиная с несчастья в воздухе, против которого ничего не поделаешь».

А Морис Фарман, опытный и смелый пилот, ответил так: «Что же касается средств для избежания несчастных случаев, то, по моему мнению, важно одно — быть чрезвычайно осторожным».⁷

⁷ Опасно ли воздухоплавание? Взгляды компетентных лиц // Библиотека воздухоплавания. 1909. № 1. С. 47—51.

И ни один из опрошенных не вспомнил о парашюте как о средстве спасения. Даже упомянутый полковник Бутье в своем рапорте о причинах авиационных катастроф весьма скептически отзывался о возможности применения парашюта в авиации. «Кажется маловероятным, — писал он, — чтобы материя внезапно расправившегося парашюта выдержала бы появившееся при этом напряжение. Но если бы она даже и выдержала, то авиатор, вырванный при такой скорости аэроплана из своего сиденья, получит не менее тяжелые внутренние сотрясения, чем при падении».⁸

О парашюте ни авиаторы, ни конструкторы самолетов почти не вспоминали, а если и вспоминали, то лишь для того, чтобы сказать: в авиации парашют вряд ли применим.

Всероссийский праздник воздухоплавания

Вскоре после окончания «Петербургской авиационной недели» началось обучение полетам на аэропланах офицеров Учебного воздухоплавательного парка, для чего военное ведомство купило три «Фармана» у пилотов-иностранцев, участников «недели», четвертый «Фарман» и машина типа «Райт» были приобретены во Франции. Инструкторами стали авиаторы Н. Е. Попов и швейцарец Эдмонд.

«Петербургская газета» сообщала: «Для обучения полетам и проб аэропланов военное ведомство отвело громадное поле в Гатчине. Главным инструктором приглашен русский летун Н. Е. Попов».¹

Воодушевленный успехом первой «авиационной недели», Всероссийский аэроклуб решил устроить новые воздушные соревнования, но к участию в них привлечь исключительно русских пилотов. В августе 1910 г. был избран Организационный комитет, и подготовительная работа началась.

Возникла мысль сделать новую «авиационную неделю» такой, чтобы в ней могли участвовать летатель-

⁸ Бутье. Исследование причин катастроф с аэропланами // Вестник воздухоплавания. 1911. № 16. С. 2.

¹ Что нового в воздухоплавании: Беседа с летуном Н. Е. Поповым // Петербургская газета. 1910. 17 мая.

ные аппараты всех видов: свободные и привязанные аэростаты, дирижабли, воздушные змеи. Одним словом, предстоящие состязания должны были продемонстрировать успехи России во всех видах летательной техники, стать смотром ее молодых авиационных сил. Состязания получили замечательное название, точно отражающее их суть и смысл, — «Всероссийский праздник воздухоплавания».

В воззвании, опубликованном Организационным комитетом, говорилось: «Всероссийский аэроклуб, спешно устраивая „Всероссийский праздник воздухоплавания“, обращается с предложением ко всем русским (русского подданства) авиаторам и аэронавтам, имеющим собственные аппараты, принять участие в организуемых аэростатических и авиационных состязаниях».²

Местом их проведения была выбрана обширная территория в северной части Петербурга, напротив Коломяжского ипподрома. Часть ее была отведена под аэродром (он стал называться Комендантским). Аэродром предстояло, не теряя времени, достроить и оборудовать всем необходимым.

Понимая, что одному с поставленной задачей не справиться, Всероссийский аэроклуб обратился к военному министру генералу В. А. Сухомлинову с ходатайством об оказании клубу денежной поддержки, а также с просьбой разрешить участвовать в предстоящем празднике летчикам-офицерам. Последнее было особенно важно, ибо военное ведомство имело к тому времени хорошо подготовленных авиаторов. Участие военных летчиков в состязаниях имело бы, конечно, большое значение.

Согласие было получено. На организационные цели и призы военное ведомство выделило 25 тыс. руб., а для строительства взлетной дорожки — около двухсот солдат-саперов.

Вдоль летного поля быстро вырастали деревянные ангары, сооружались трибуны, павильоны, служебные постройки, устанавливались высокие мачты для вывешивания сигнальных флагов.

Работы шли безостановочно, и все же успеть к 5 сентября, как намечалось, не удалось. Всероссий-

² Воздухоплаватель. 1910. № 8. С. 665.

ский праздник воздухоплавания был открыт 8 сентября.

Программа состязаний была весьма обширной. Она включала полеты на высоту и продолжительность, на точность посадки, полеты при значительном ветре. Военное ведомство установило специальный приз за полет с максимальным грузом.

Участвовать в состязаниях выразили желание 11 авиаторов, из них шесть — военных. Кроме того, участниками праздника должны были стать четверо аэронавтов и один воздухоплаватель-парашютист — Ю. М. Древницкий.

В день открытия соревнований Комендантский аэродром имел праздничный вид. И хотя с утра накрапывал дождь и погода была ветреной, открытие праздника решили не откладывать.

Среди участников предстоящих состязаний были знаменитые авиаторы, такие, как М. Н. Ефимов и С. И. Уточкин. Были и малоизвестные и вовсе неизвестные пилоты, недавно получившие авиаторские дипломы. Четверо — подполковник С. А. Ульянин, капитан Л. М. Мацевич, лейтенант Г. В. Пиотровский и поручик Б. В. Матыевич-Мацевич — перед самым началом праздника воздухоплавания возвратились из Франции, завершив обучение в летных школах.

Первым в день открытия соревнований поднялся в воздух М. Н. Ефимов. Он пролетел над трибунами и, красиво спланировав, точно посадил свой «Фарман» в белый круг.

Взлетел, также на «Фармане», первый русский военный летчик, поручик Е. В. Руднев, проходивший обучение на Гатчинском аэродроме. И снова поднялся Ефимов. Два аэроплана одновременно кружили над летным полем.

Поднялся в воздух еще один авиатор — капитан Л. М. Мацевич. В этот день он дольше всех держался в воздухе, более 40 мин. А выше всех летал начинающий авиатор А. А. Кузминский. Были моменты, когда над аэродромом одновременно летали три, четыре и даже пять машин!

«Впечатление от сегодняшнего дня — громадное, — писала газета „Новое время“. — Впервые мы увидели, чего достигла русская авиатика, впервые мы убедились,

что среди русских офицеров есть летуны, не уступающие в смелости и уменье французам».³

Праздник воздухоплавания шел день за днем, и почти каждый день приносил русским авиаторам замечательные победы. Поручик Е. В. Руднев побил все-российский рекорд по продолжительности полета, державшись в воздухе в течение почти двух с половиной часов. Еще более сенсационный полет он совершил 20 сентября: впервые пролетел над центром столицы, сделал круг над Исаакиевским собором и возвратился на Комендантский аэродром.

Два дня спустя другой военный летчик, лейтенант Г. В. Пиотровский, перелетел с пассажиром из Петербурга в Кронштадт. «Полет Пиотровского, — писала столичная газета, — запишется в летописях воздухоплавания, как полет Шавеза над Альпами и Блерио над Ла-Маншем».⁴

Среди авиаторов, участников праздника, выделялся уверенным, спокойным пилотированием корабельный инженер, упомянутый выше авиатор Лев Макарович Мациевич. Это был широко образованный человек, закончивший Харьковский технологический институт и Морскую академию. Он мечтал создать специальный морской боевой самолет, способный взлетать с палубы корабля. «Это уже не новичок, — писала о Мациевиче газета, — а большой, очень большой авиатор. К нему относятся как-то особенно, среди товарищей он считается первой величиной».⁵

В перерыве между полетами, а иногда и во время их в небо на монгольфьере поднимался Ю. М. Древницкий. Соперников у него не было. Аэронавт-парашютист выступал, как указывалось в программе состязаний, «вне конкурса». Отвага Древницкого поражала. «Надо обладать исключительными свойствами, — писал репортер „Нового времени“, — чтобы производить подобные эксперименты».⁶

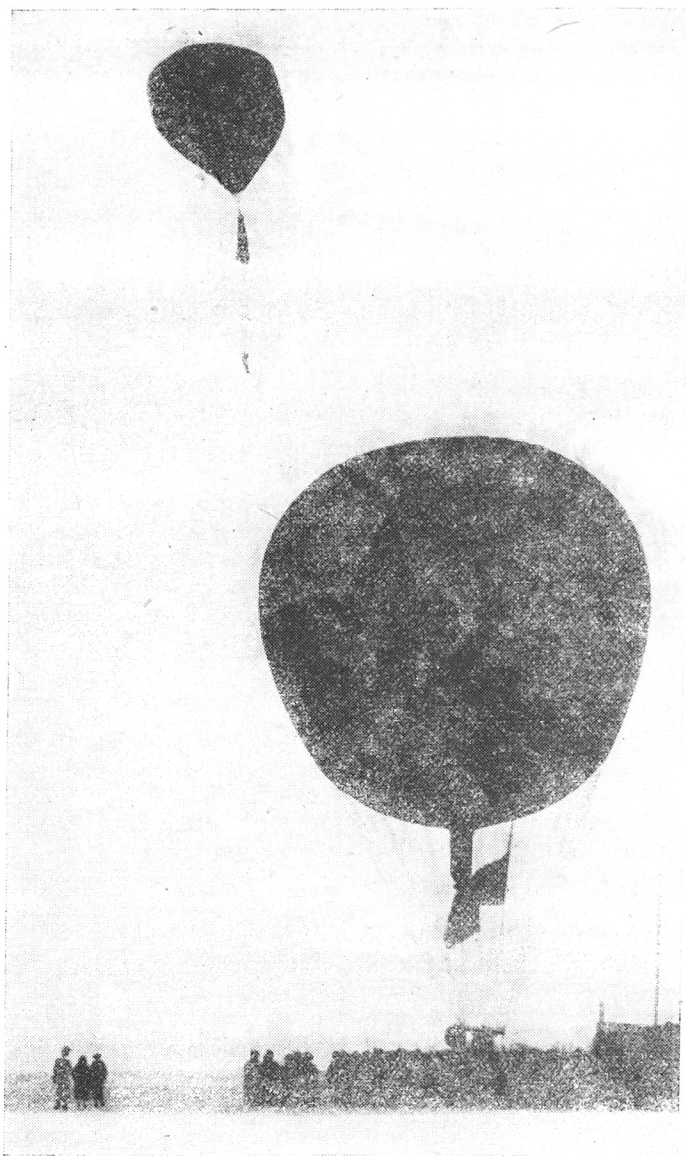
Состязания русских авиаторов близились к концу. День 24-го сентября начался и проходил как обычно. Капитан Мациевич успел сделать четыре полета, один

³ Праздник авиации // Новое время. 1910. 9 сентября.

⁴ Праздник авиации // Новое время. 1910. 23 сентября.

⁵ Праздник авиации // Новое время. 1910. 21 сентября.

⁶ Там же.



Взлет монгольфьера.

Под шаром, при крепленном к парашюту, висит Ю. М. Древицкий.

из них — с пассажиром. Был уже вечер, когда Мациевич решил подняться на новом аэроплане Соммера. Но в моторе самолета выявились неполадки, и авиатор снова сел на «Фарман» под номером 20, на котором летал и в этот день, и раньше. Вскоре он был уже в воздухе. Полеты заканчивались. На небольшой высоте кружился еще поручик Руднев, да висел над полем змейковый аэростат.

С момента взлета Мациевича прошло минут пять. Когда машина находилась почти над центром аэродрома, произошло ужасное — аэроплан качнулся, передняя часть его наклонилась, «Фарман» будто переломился пополам. Черная фигурка авиатора выпала из самолета и полетела вниз, быстро обгоняя падавшую машину.

— Мациевич разбился! — раздался громкий крик на трибуне.

К месту падения аэроплана бросились летчики, механики, зрители. Очевидец трагедии писал: «Нет слов, могущих выразить тот ужас, что охватил всех нас. Что делать? Бежать, спасти, помочь... В каком-то оцепенении стояли все и внимательно следили, как человеческое тело, крутясь в воздухе, падало на землю...»

Потом все завертелось, все бросились бежать, бежали и к месту катастрофы, и прочь с поля. Бежали потому, что дольше стоять было невозможно — сердце бы не выдержало и разорвалось».⁷

Картина открылась страшная: изломанный, искорверканный самолет, а метрах в пятидесяти от него, среди густой травы, ничком к земле лежал погибший авиатор. С обнаженными головами, молча стояли люди у первой жертвы русской авиации.

Для расследования причин катастрофы была создана следственная комиссия. В нее вошли, в частности, авиаторы М. Н. Ефимов и Г. С. Сегно. Вывод комиссии был следующий. Катастрофа произошла из-за того, что в полете лопнула диагональная проволочная растяжка перед мотором, которая попала в винт. В результате одна из лопастей винта раскололась на мелкие куски. Проволока накрутилась на вал мотора и

⁷ Н-д-ля К. Лев Макарович Мациевич: Биографический очерк // Сборник памяти Л. М. Мациевича. СПб., 1912. С. 42.

натянулась. От этого лопнули и другие растяжки. Аэроплан потерял прочность. Машина начала разламываться, накренилась, и пилот, сидевший впереди, на открытом сиденье, не привязанный, выпал из аэроплана. Произошло это на высоте около 400 м. Да если бы Мацевич и не выпал, все равно он был обречен. Смерть его была неотвратима.

В газетах и журналах появились статьи о причинах гибели Л. М. Мацевича, интервью с авиаторами и авиационными специалистами. Высказывались мысли о возможности использования при воздушных катастрофах парашюта.

Газета «Новое время» опубликовала заметку своего корреспондента по поводу трагического происшествия на Комендантском аэродроме. В ней сообщалось, что редакция получила несколько писем, в которых специалистам предлагалось разработать парашют для авиаторов. «Я обратился, — писал автор заметки, — к нашим летчикам с вопросом, насколько, по их мнению, такой парашют применим. Мнения были чрезвычайно единодушны: при постоянном устройстве аэропланов никакой парашют применен быть не может. Это совершенно ясно каждому, кто хоть раз видел аппараты Фармана, Вуазена и Соммера. Авиатор сидит в них, как в коробке. Где же, спрашивается, ему распустить парашют?

Писать можно что угодно, но применить свои пожелания очень трудно. Пока аэропланы находятся в периоде развития и стоят на весьма низкой ступени совершенства, несчастные случаи всегда возможны».⁸

В «Петербургской газете» была опубликована беседа с полковником В. Ф. Найденовым, председателем комиссии по расследованию причин гибели Мацевича. На вопрос, применим ли парашют на самолетах, этот видный деятель авиации, военный инженер, категорически заявил: «Нет, парашют к аэропланам не применим».⁹ И даже такой талантливый авиаконструктор,

⁸ Праздник авиации // Новое время. 1910. 28 сентября.

⁹ Мог ли быть спасен кап. Л. М. Мацевич: Беседа с председателем комиссии по расследованию причин гибели Л. М. Мацевича инж. В. Ф. Найденовым // Петербургская газета. 1910. 7 октября.

как И. И. Сикорский, высказал весьма скептический взгляд на парашют.¹⁰

Г. Е. Котельников в день гибели капитана Мациевича находился среди публики на одной из трибун Комендантского аэродрома. Он видел стремительное падение и страшную смерть авиатора. «Гибель молодого летчика в тот памятный день, — вспоминал впоследствии Глеб Евгеньевич, — настолько меня потрясла, что я решил во что бы то ни стало построить прибор, предохраняющий жизнь пилота от смертельной опасности».¹¹ У него, человека, казалось бы, далекого от авиации, трагический случай вызвал сильнейшее стремление найти средство, которое бы предотвращало подобные трагедии, бессмысленную гибель летчиков. «Я превратил свою небольшую комнату в мастерскую, — писал Г. Е. Котельников, — и более года работал над изобретением нового парашюта».¹²

Рождение и воплощение идеи

Хотя в авиационных кругах к парашюту относились с большим недоверием, конструкторы-энтузиасты работали. У Котельникова были предшественники, также мечтавшие дать авиаторам средство спасения в случае воздушных катастроф. Подчас это были люди, весьма далекие от авиации и летной практики. К их числу, например, принадлежали немецкие изобретатели Ф. Майер и А. Гриммер, заведовавшие кухней в одной из берлинских гостиниц.¹ Купол их парашюта должен был служить авиатору накидкой, а стропы — крепиться к поясу летчика посредством специальных крючков. Изобретатели рассчитывали, что под напором воздушного потока накидка быстро превратится в раскрытый парашют. В конце января 1910 г. в России Майеру и Гриммеру было выдано охранительное сви-

¹⁰ Доманский М. На Корпусном аэродроме // Биржевые ведомости (утренний выпуск). 1913. 27 августа.

¹¹ Котельников Г. Е. Парашюту — 25 лет // Смена. 1937. 15 февраля.

¹² Там же.

¹ Парашют в авиации // Вестник знания. 1911. № 4. С. 377.

детельство № 42 281 «на парашют для воздухоплавания».²

Получение охранительного свидетельства означало, что заявка на патент принята к рассмотрению, при этом фиксировался приоритет.

Пожалуй, изобретение Майера и Гриммера можно считать первой попыткой создать компактный и легкий парашют, находящийся в полете при авиаторе.

Другим изобретателем авиационного парашюта был парижский портной Ф. Рейхельт. Парашют он спроектировал в виде костюма и в июле 1910 г. получил на него патент. Купол укладывался многочисленными складками вокруг тела авиатора. Несостоятельность идеи парашюта-костюма выявилась при его испытании. В феврале 1912 г. изобретатель совершил прыжок с Эйфелевой башни. Парашют не раскрылся, и Рейхельт погиб.³

С 1909 г. во Франции над созданием авиационного парашюта работал бывший мотогонщик Г. Вассер. Его парашют представлял собой большой зонт со спицами. Вассер хотел разместить его на фюзеляже самолета, позади летчика. При аварии парашют следовало освободить, а наполненный воздухом зонт должен был по идее вытащить из аэроплана пилота.⁴ Изобретатель испытывал парашют на автомобиле, прикрепив к нему мешок с песком. Использовать на практике такой громоздкий парашют было, конечно, невозможно. Даже современники Вассера называли его парашют «курьезным».⁵

Но еще более курьезную конструкцию парашюта предложил американец А. К. Ульмер. Заявку на парашют изобретатель подал в середине сентября 1910 г. и получил на него американский патент за № 982 907. В конце октября того же года он запатентовал свое изобретение во Франции (патент № 421 977).

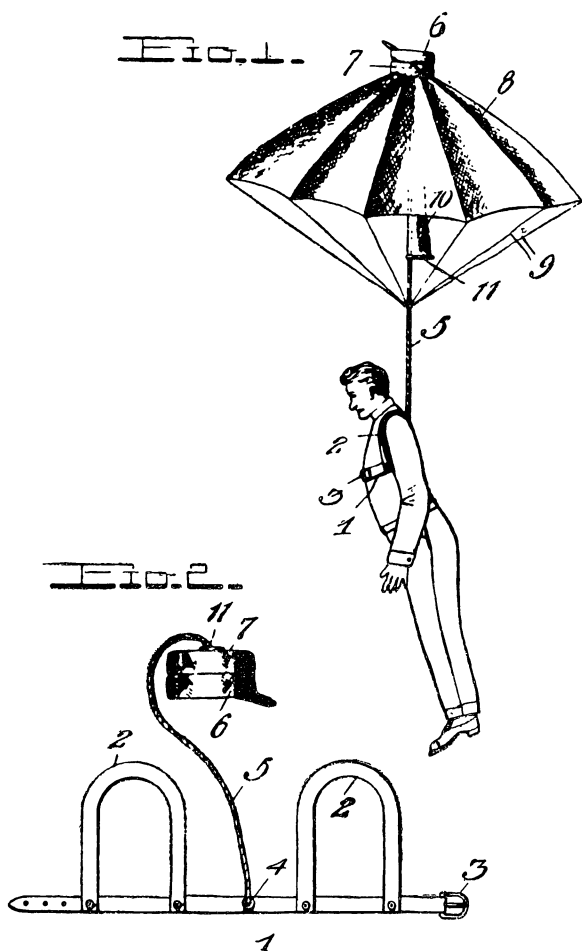
Оригинальность конструкции парашюта Ульмера состояла в том, что купол его, изготовленный из лег-

² Аэро- и автомобильная жизнь. 1911. № 1. С. 23.

³ F. H. Un saut mortel en parachute // L'Illustration. 1912. N 3598. P. 106.

⁴ Парашюты для авиации // Спортивная жизнь. 1910. № 3. С. 36, 37.

⁵ Парашют «Вассер» // Аэро- и автомобильная жизнь. 1910. № 4. С. 8, 9.



Парашют А. К. Ульмера. Рисунок из патентного описания
Г. Е. Котельникова. 1910 г.

кой ткани, укладывался в головной убор авиатора — шашку-касметку. Предполагалось, что при необходимости пилот сбросит шапку, воздушный поток «вытравит купол», а затем быстро наполнит его. Однако и этот парашют не нашел на практике применения.

Интересную и плодотворную идею высказал в январе 1911 г. французский изобретатель Ж. Балондрад (французский патент № 425 222). Купол и стропы парашюта предлагалось укладывать в коробку, прикрепляемую с помощью ремней к спине авиатора. В случае аварии стропы и купол парашюта должны были выбрасываться из коробки взрывом порохового заряда. Для защиты от огня купол отделялся асбестовой прокладкой, слоем опилок и талька. Самым интересным в этой конструкции было то, что предлагался парашют ранцевого типа, однако сложного и ненадежного устройства.

Размышляя над тем, как должен быть устроен авиационный парашют, Г. Е. Котельников не знал, что за тысячи километров от Петербурга, на Урале, живет его единомышленник, также работающий над спасательным аппаратом для авиаторов, крестьянин Игнатий Кузьмич Сонтаг. Он подал патентную заявку 28 января 1911 г. в Екатеринбурге (ныне Свердловск) и получил охранительное свидетельство № 46 660, а 31 мая 1913 г. ему был выдан патент на парашют за № 24 050.

Кто был этот, несомненно талантливый, крестьянин? Известно о нем, к сожалению, совсем немного. Родился Сонтаг в 1860 г. в с. Сива Пермского края (теперь районный центр Пермской области). Был он сыном крепостного. Как получилось, что крестьянин далекой уральской деревушки стал изобретателем парашюта, до сих пор остается загадкой.

Купол парашюта Сонтага, сложенный в виде свертка, помещался в углубление полый металлической коробки и удерживался там поперечными ремешками. Сама же коробка с помощью широкого пояса и наплечных ремней должна была крепиться на спине летчика.

Для того чтобы раскрыть парашют, требовалось потянуть за шнурок, соединенный с запирающим приспособлением. Поперечные ремешки отбрасывались, и купол парашюта освобождался. «Для надежности» Сонтаг снабдил парашют довольно сложным механизмом, раздвигающим купол.

Парашют Сонтага не был в полном смысле ранцевым (ранец, как таковой, отсутствовал, а парашют удерживался на спине летчика, сложенный тючком),

однако важный принцип «всегда при авиаторе» соблюдался.

Котельников самостоятельно искал принципы построения авиационного парашюта. Он также пришел к твердому убеждению, что парашют должен быть неотъемлемой частью экипировки летчика и постоянно находиться при нем. В то же время он не должен стеснять авиатора, мешать ему управлять самолетом, выполнять все необходимые рабочие движения. Компактности и легкости можно достигнуть за счет применения легкой ткани, например шелка, — прочного, упругого, эластичного материала. «Я так увлекся этими соображениями, — вспоминал изобретатель, — что решил уложить парашют в особый шлем летчика».⁶

Вряд ли, зная о парашюте Ульмера (напомним, что патентную заявку Ульмер подал в сентябре 1910 г., а опубликован его патент был еще позже), Котельников сначала пошел по тому же неверному пути, что и американский изобретатель. Однако по сравнению с парашютом Ульмера Котельников разработал конструкцию более совершенную и продуманную во всех деталях.

Он решил устроить парашют по принципу «чертика в коробке». Шлем цилиндрической формы закрывался крышкой с защелкой. Внутри на сжатой пружине лежали стропы и купол. К защелке был прикреплен шнурок. Стоило потянуть за него, защелка освобождала крышку, последняя открывалась и пружина выталкивала купол и стропы наружу. От парашюта Ульмера осталась лишь идея. Конструктивное решение было совсем другим.

В парашюте Ульмера авиатор подвешивался в одной «точке», на веревке, которая связывала стропы с подвесной системой. При такой подвеске в момент раскрытия парашюта человек испытывал бы болезненный рывок, а при спуске — вращался.

Котельников поступил иначе: он разделил стропы на два пучка и каждый из них прикрепил к своей лямке, т. е. подвесил авиатора в двух «точках». Подвесную систему он решил изготовить из прочных пеньковых ремней: поясного, нагрудно-наспинного и

⁶ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 59.

двух плечевых. Подвесная система такого типа до того времени никем не применялась.

Были и другие нововведения: Котельников прикрепил лямки к подвесной системе при помощи карабинов — специальных крючков с пружиной, т. е. сделал купол пристегивающимся. Это давало возможность спасающемуся при спуске на воду или при сильном ветре быстро освободиться от купола. А для того чтобы ослабить удар в момент раскрытия парашюта, изобретатель включил в подвесную систему резиновые амортизаторы.

Оставалось изготовить модель и проверить действие парашюта на практике. «Я горячо принялся за дело, — вспоминал Котельников, — и дня через два модель была готова».⁷

Она представляла собой большую куклу с жестяным шлемом. Почти половину дня изобретатель сбрасывал куклу то с крыши дома, то с дерева. Это было в середине октября 1910 г. О том, как происходили первые испытания, рассказал участник их, сын изобретателя, А. Г. Глебов (в то время одиннадцатилетний гимназист).

«Мы не имели еще квартиры в Петербурге, — вспоминал Анатолий Глебович, — и жили на даче, в Стрельне. Был очень холодный, но ясный воскресный день. Глеб Евгеньевич поднялся на крышу двухэтажного дома и сбросил оттуда куклу, парашют отлично сработал, а у изобретателя, — я это помню, как сейчас, — вырвалось радостно одно только слово: вот!

Он нашел то, что искал.

Потом он мне велел забраться на высокую березу, стоявшую рядом с домом, и сбросить куклу оттуда, чтобы спуск продолжался дольше. Я выполнил это с понятным увлечением. Парашют мне казался увлекательной игрушкой».⁸

Модель действовала хорошо, но, когда Котельников перешел к проектированию парашюта, рассчитанного на вес человека, его ждало неизбежное разочарование — купол диаметром около семи метров не мог раз-

⁷ Там же. С. 61, 62.

⁸ Из выступления А. Г. Глебова в Центральном Доме авиации и ПВО 21 ноября 1949 г. Собрание Ю. А. Глебова.

меститься в шлеме. И тогда изобретатель пришел к мысли уложить купол в ранец.

В новом конструктивном варианте парашют выглядел следующим образом. Внутри металлического ранца на двух спиральных пружинах лежала подвижная полка. Ее следовало опустить в глубину ранца и тем самым сжать пружины. После этого надо было уложить на полку стропы и купол парашюта. Ранец закрывался крышкой с замком. К замку привязывался шнурок, оканчивавшийся карабином. Последним шнурок прикреплялся к аэроплану.

Позже, в патентной заявке, Г. Е. Котельников так описывал способ введения парашюта в работу: «Действие предлагаемого спасательного прибора состоит в том, что авиатор, имея его надетым на себя и зацепив перед полетом крючок за тележку летательного аппарата, в случае аварии в воздухе, в момент отделения от аэроплана, дергает своею тяжестью спусковой шнурок, вследствие чего поворачивающаяся защелка освобождает крышку и парашют выбрасывается в воздух под давлением пружины.

Прочность спускового шнурка рассчитывается таким образом, чтобы он разрывался под тяжестью тела авиатора».⁹

В процессе создания парашюта Котельников работал еще и другой способ раскрытия ранца — ручной. От замка шел второй шнурок, конец которого закреплялся на ремне подвесной системы. Журнал «Тяжелее воздуха» писал: «При катастрофе с монопланом летчику нет надобности расставаться с машиной: он в критический момент дергает контрольный шнур затвора, находящийся у него на груди, и парашют, вылетая вверх и назад, выхватывает его (пилота, — Г. Ч.) из аэроплана».¹⁰

То была дань времени. Не только тогда, в первом десятилетии XX в., но и значительно позже многим казалось, что авиатор сам выброситься из самолета не сможет по психологическим причинам. Парашют

⁹ Описание спасательного ранца для авиаторов с автоматически выбрасываемым парашютом, на который коллежский ассессор Г. Е. Котельников испрашивает привилегию. 27 октября 1911 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁰ Берг Б. Спасательный ранец для авиаторов // Тяжелее воздуха. 1912. № 8. С. 8, 9.

должен вытаскивать авиатора из машины. Но, конечно, ручной способ введения парашюта в действие, предложенный Г. Е. Котельниковым, мог быть применен и для раскрытия парашюта уже вне самолета, при свободном падении авиатора. Этот парашют позже изобретатель назовет РК-1, т. е. «Русский, Котельникова, модель первая».

Проводить испытания новой модели парашюта в Петербурге Котельников не хотел. Патентная заявка еще не была подана. Он решил испытать модель в Новгороде, где жил его брат, Б. Е. Котельников. Взяв трехдневный отпуск, в начале августа 1911 г. изобретатель уехал в Новгород.

Он вез с собой куклу с парашютом-шлемом, который хотел испытать дополнительно. Модель же ранцевого парашюта в одну десятую натуральной величины предстояло изготовить на месте по эскизам, сделанным в Петербурге.

По приезде Котельников энергично принялся за изготовление модели. Для купола была использована материя от старого зонтика. В работе ему помогали племянники. Испытания решили проводить за городом, а куклу поднимать при помощи большого змея.

Перед подъемом в бечевку, которой кукла была привязана к змею, Котельников вставил трут и зажег его. «Закинув головы, мы с замиранием сердца ждали, когда трут пережжет веревку, — вспоминал племянник изобретателя, М. Б. Котельников, тогда, в 1911 г., ученик реального училища. — И вот этот момент наступил. Кукла полетела вниз, дернула шнурок затвора, вылетел парашют и, раскрывшись, стал опускаться под наши восторженные возгласы».¹¹

Опыт с успехом повторяли много раз. Модель ранцевого парашюта действовала безотказно. Котельников был доволен. Теперь он уже нисколько не сомневался в том, что и полноразмерный парашют будет действовать не хуже.

Возвратившись в Петербург, 10 августа 1911 г. он пишет докладную записку военному министру В. А. Сухомлинову: «Ваше высокопревосходительство! Длинный и скорбный синодик славных жертв авиации

¹¹ Воспоминания племянника изобретателя, М. Б. Котельникова. Рукопись. Собрание Ю. А. Глебова.

натолкнул меня на изобретение весьма простого полезного прибора для предотвращения гибели авиаторов в случаях аварии с аэропланами в воздухе. Прибор этот, составляя принадлежность костюма авиатора, не стесняет его движений и в нужный момент действует автоматически при отделении авиатора от аэроплана намеренном (выпрыгивание в пространство) или неожиданном для него. Мое изобретение, являясь первым автоматическим спасательным приспособлением в области авиации, должно быть немедленно охранено привилегиями как в России, так и за границей, на что требуются известные средства, которых я не имею. Ввиду этого я позволяю себе обратиться с ходатайством к Вашему высокопревосходительству о поддержке в виде назначения мне субсидии для вышеуказанной цели и производства испытаний прибора в надежде, что изобретение мое, как весьма полезное и простое, будет приобретено Военным ведомством.

Испытания модели моего аппарата, произведенные в Новгороде 4-го сего августа, дали результаты, превзошедшие мои ожидания... Аппарат из 20 раз не дал осечки ни разу. Формула изобретения следующая: „спасательный прибор для авиаторов с автоматически выбрасываемым парашютом“. Считаю необходимым доложить Вашему высокопревосходительству, что в случае удовлетворения моего ходатайства о субсидии, я мог бы немедленно приступить к изготовлению спасательного прибора, чтобы иметь возможность произвести испытания его во время предстоящих полетов в Царском Селе».¹²

Котельников сам отнес свою докладную записку в Военное министерство. В тот день Сухомлинова в министерстве не оказалось. Принял изобретателя помощник министра генерал А. А. Поливанов. Вспоминая свой визит в Военное министерство, Г. Е. Котельников писал: «Я показал свои чертежи, показал модель, объяснил устройство ранца-парашюта и спросил генерала, не желает ли он посмотреть, как действует мой парашют».¹³ Генерал ответил утвердительно, и Котельников здесь же, в кабинете, под-

¹² ЦГВИА СССР, ф. 802, оп. 3, д. 1446, л. 165, 165 об.

¹³ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 66.

бросил куклу к высокому потолку, держа в руках конец длинного шнурка. Парашют вылетел из ранца, успел раскрыться, и кукла плавно опустилась на паркетный пол.

Демонстрация модели произвела на генерала хорошее впечатление. На докладной записке он написал: «Главное инженерное управление. Прошу приять и выслушать. Поливанов».

Однако в Инженерном замке, где находилось Главное инженерное управление, Котельников поддержки не нашел. Комиссия, рассматривавшая парашют, решительно отклонила его.

В сентябре 1911 г. изобретатель получил из Главного инженерного управления официальное письмо. «Возвращая при сем, согласно письму Вашему от 11-го сего сентября, чертеж и описание автоматически действующего парашюта Вашего изобретения, — говорилось в письме, — Главное инженерное управление уведомляет, что по рассмотрении его в Воздухоплавательном комитете ГИУ выяснилось, что изобретенный Вами „ранец-выбрасыватель“ ничем не обеспечивает надежность открывания парашюта после выбрасывания его из ранца, а потому не может быть принят в качестве спасательного прибора, основным качеством которого должна быть безотказность его движения.

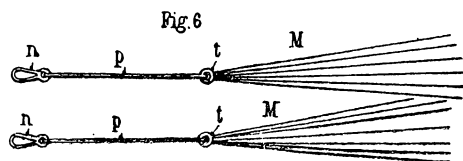
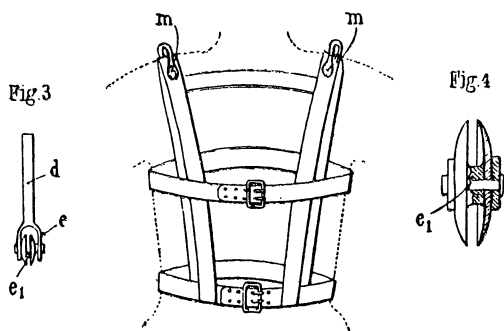
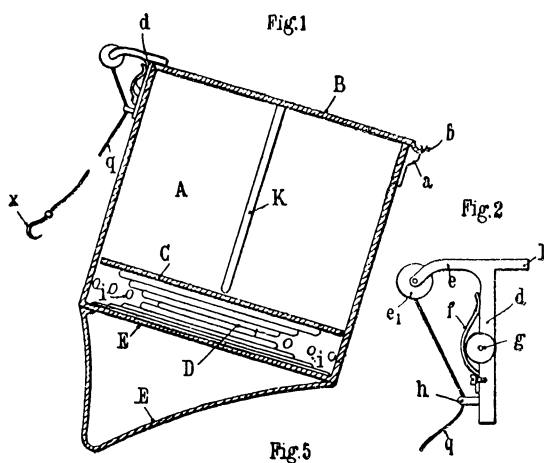
Произведенные Вами опыты с моделью не могут считаться убедительными, так как были произведены Вами в малом числе при слишком малых размерах прибора.

Ввиду вышеизложенного Главное инженерное управление предложение Ваше отклоняет».¹⁴

Под письмом стояла подпись заведующего электротехнической частью (туда входил и Воздухоплавательный комитет) генерал-лейтенанта А. А. Павлова.

Такой приговор специалистов был для Г. Е. Котельникова тяжелым ударом. Он ввел изобретателя в сомнения: а может быть, и в самом деле его парашют «ничем не обеспечивает надежность открывания»? И все же Котельников решил свое изобретение запатентовать. 27 октября 1911 г. он обратился в Отдел промышленности Министерства торговли, издавший патентными делами, с заявкой и получил охранитель-

¹⁴ ЦГВИА СССР, ф. 802, оп. 3, д. 1028, л. 9, 9 об.



Чертежи к французскому патенту № 438612 Г. Е. Котельникова.

Fig. 7.

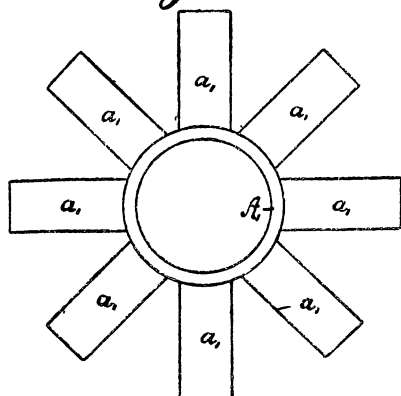


Fig. 11.

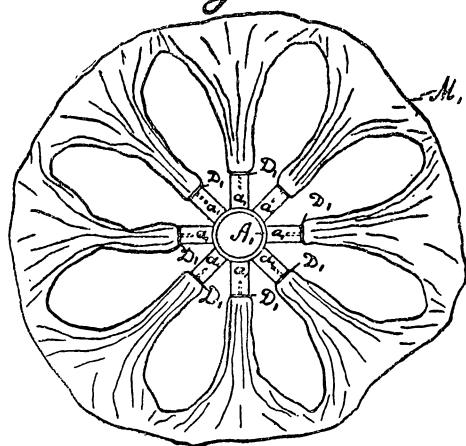
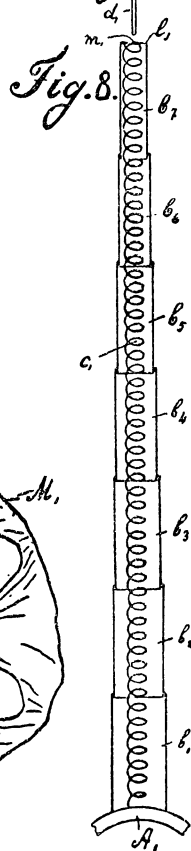


Fig. 10.

Fig. 9.



Продолжение рисунка.

ное свидетельство за № 50 103 на «спасательный ранец для авиаторов с автоматически выбрасываемым парашютом».

Многие конструкторы считали тогда (словно они жили во времена Бланшара), что купол парашюта непременно нужно снабжать спицами той или иной конструкции, так как именно они должны способствовать раскрытию парашюта. Нечто подобное спицам было в парашюте И. К. Сонтага. Со спицами были задуманы парашюты французских изобретателей А. Робера и К. Робена (последний в декабре 1911 г. обратился за русским патентом и получил его).

Видимо, именно после получения отзыва из Главного инженерного управления Котельников начал вносить в свой парашют изменения, ухудшая его: в куполе появилось восемь спиц телескопической конструкции. Внутри каждой находилась длинная пружина. При укладке парашюта спицы сжимались. В таком виде купол парашюта помещался в громоздкий ранец цилиндрической формы.

3 января 1912 г. на этот парашют со спицами Г. Е. Котельников подал заявку во Франции и 20 марта того же года получил патент за № 438 612 (см. с. 54, 55).

Однако на практике изобретатель убедился в том, что спицы парашюту не нужны и вернулся к старой схеме, правда, с существенным добавлением: в кромку купола он зашил спиральку из тонкой стальной проволоки. Образуя складки, раздвигая нижнюю часть купола, эта спиралька помогала парашюту быстрее наполниться воздухом.

Сообщение о том, что коллежскому ассессору Г. Е. Котельникову выдано охранительное свидетельство на парашют, появилось в декабрьском номере еженедельника «Вестник финансов, промышленности и торговли» за 1911 г. Такие сообщения здесь печатались регулярно.¹⁵

Вскоре после публикации сообщения к изобретателю обратилось «Товарищество В. А. Ломач и К^о» — одна из первых столичных фирм, торговавших авиационным оборудованием, аэропланами и снаряжением

¹⁵ Вестник финансов, промышленности и торговли. 1911. 25 декабря. № 52. С. 638.

для авиаторов. Возглавлял ее В. А. Ломач — купец первой гильдии, представитель большой семьи петербургских коммерсантов, владельцев винных погребов, гостиниц и ресторанов. Самому В. А. Ломачу принадлежала фешенебельная гостиница «Англия» на Вознесенском проспекте (ныне пр. Майорова).

Считая молодую авиацию весьма прибыльным делом, Ломач вложил в него свои немалые капиталы и в 1910 г. открыл в центре Петербурга, на Миллионной улице (ныне ул. Халтурина), торговую контору.

Предложение фирмы заинтересовало Г. Е. Котельникова. Не имея достаточно средств, он не мог самостоятельно изготовить парашют, а затем испытать его. Фирма же, не вступая с изобретателем в договорные отношения, бралась на свой страх и риск изготовить опытные экземпляры парашюта и провести с ним все необходимые эксперименты. Мог ли Г. Е. Котельников отказаться от такого заманчивого предложения?

Работы велись под наблюдением изобретателя. В течение зимы и весны 1912 г. в мастерских В. А. Ломача шили парашюты, из листового алюминия делал паранцы. Одновременно шли переговоры с Главным инженерным управлением. Ломач сумел добиться разрешения на испытания. Оно было дано с тем, однако, условием, что опыты сначала будут произведены с привязного аэростата, затем — с дирижабля и только после этого — с самолета.

Испытания в Салюзи, Севастополе и Гатчине

Первые испытания парашюта Г. Е. Котельникова состоялись 6 июня 1912 г. в районе дер. Салюзи, под Гатчиной, в лагере Офицерской воздухоплавательной школы. Около шести часов вечера из лагеря поднялся привязной змейковый аэростат. К борту его корзины (с наружной стороны) был прикреплен манекен весом в 4 с половиной пуда. На спине манекена находился алюминиевый ранец с уложенными в нем куполом и стропами парашюта.

Г. Е. Котельников вспоминал: «Я распорядился поставить манекен у борта корзины аэростата и пропустил ему под мышками веревку — на ней он должен



**Г. Е. Котельников возле манекена с ранцевым парашютом
своего изобретения.**

был висеть при подъеме. Рвущийся от затвора ранца шнур я привязал к одному из колец, на которых была подвешена корзина. Еще раз осмотрел все. Казалось, все было в порядке».¹

В корзину аэростата вошли штабс-капитан Г. Г. Горшков и поручик А. А. Кованько. Посмотреть на испытания собралось довольно много народа: офицеры, солдаты, корреспонденты газет и журналов и просто любопытные. Лишь из Главного инженерного управления так никто и не прибыл.

Можно понять то волнение, с каким Котельников ждал исхода эксперимента, решавшего судьбу его изобретения. «Аэростат уходил все выше и выше в голубую высь... — рассказывал Глеб Евгеньевич. — Мое сердце четко отбивало удары».²

На высоте 250 м подъем аэростата был прекращен, из его корзины раздался троекратный сигнал рожка, и манекен полетел вниз. Падение продолжалось всего секунды две-три, после чего раскрылся белый купол

¹ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 76.

² Там же. С. 77.

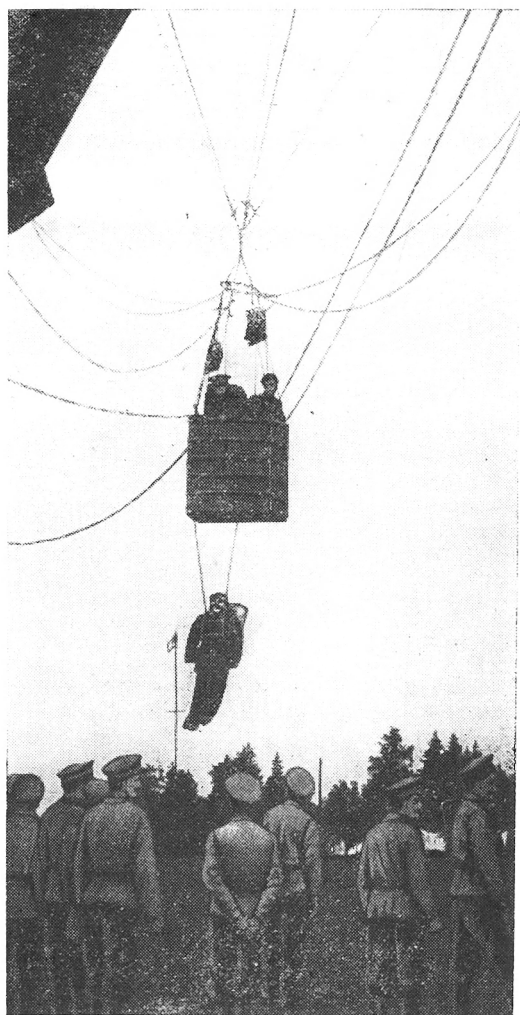


Приготовления к испытаниям парашюта Г. Е. Котельникова в Салюзи 6 июня 1912 г.

Справа (с фотоаппаратом) — В. А. Ломач.

парашюта и стремительное падение манекена превратилось в медленный спуск. Через сорок-сорок пять секунд манекен плавно приземлился.

Хотя успех опыта был очевиден, тем не менее досадное происшествие несколько омрачило впечатление от испытания: при падении манекена одна из поясных веревок, свисавших с аэростата, захлестнулась вокруг шеи огромной куклы и оторвала ей голову. Учитывая это обстоятельство, было решено при следующих подъемах аэростата подвеску манекена к корзине несколько изменить.



**Испытания парашюта Г. Е. Котельникова
в Салюзи 12 июня 1912 г.**

Спустя неделю, 12 июня, там же, в Салюзах, были проведены повторные испытания и также с аэростата. Однако теперь манекен подвесили внизу, под корзиной, на расстоянии двух метров от нее, ниже поясных веревок, которые уже не могли помешать свободному падению манекена.

Манекен был сброшен с высоты 200 м. На этот раз опыт прошел, как говорится, без сучка, без задоринки с начала и до конца.

Второй опыт, по предложению Котельникова, произвели с высоты всего 60 м. На этот раз в воздух поднялся подпрапорщик Волков и сам изобретатель. И на этой, минимальной, высоте парашют не подвел: ранец четко раскрылся и выбросил купол. Пролетев около 25 м, парашют наполнился воздухом, а, спустя 8 с, манекен опустился на траву почти у самой лебедки.

Сразу же после испытаний, 14 июня 1912 г., Г. Е. Котельников подал на свой ранцевый парашют вторую, дополнительную, патентную заявку и получил охранительное свидетельство³ за № 53 350.

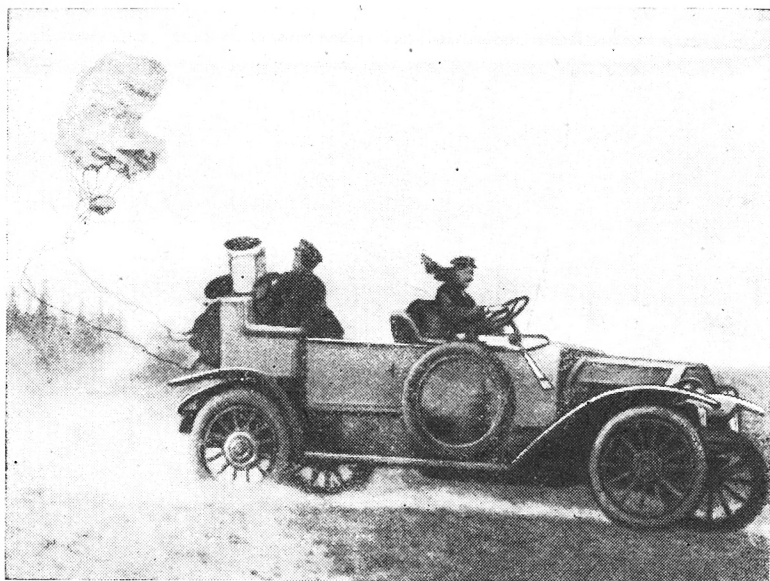
Петербургские газеты и журналы поместили статьи, в которых подробно рассказывалось о необычных испытаниях в Салюзи. «Опыты дали весьма благоприятные результаты, — писал журнал „Техника воздухоплавания“. — В недалеком будущем будут произведены опыты с этим парашютом при полетах на аэропланах и дирижаблях».⁴ А «Петербургская газета» оптимистично сообщала даже, что новые испытания намечено произвести «посредством выпадения человека».⁵ Однако оптимизм этот оказался неоправданным — до таких испытаний дело дошло не скоро.

Так как ранцевый парашют предназначался в первую очередь для авиации, Г. Е. Котельникову хотелось убедиться в том, что купол, стропы, подвесная система достаточно прочны и смогут выдержать динамический удар при раскрытии парашюта на большой скорости.

³ Документы по этой заявке не обнаружены, но можно с большой степенью достоверности утверждать, что Котельников хотел запатентовать спираль из стальной проволоки, зашитую в кромку купола парашюта.

⁴ Новый парашют для воздухоплателей // Техника воздухоплавания. 1912. № 5. С. 310, 311.

⁵ Парашют для людей воздуха // Петербургская газета. 1912. 8 июня.



Испытания парашюта Г. Е. Котельникова на прочность при помощи автомобиля. Июнь 1912 г.

Было решено проверить это заранее, еще до испытаний с самолета, на земле, и сделать это с помощью легкового автомобиля.

В конце июня 1912 г. изобретатель вместе со штабс-капитаном Г. Г. Горшковым — официальным представителем военного ведомства, В. А. Ломачем и одним из служащих фирмы отправились на «беговую версту» — прямой участок шоссе между Пулковым и Царским Селом (ныне г. Пушкин). Здесь и состоялись эти любопытные эксперименты. В официальном отчете о них говорится: «Для производства испытания на автомобиль прикреплялась наклонно доска, на которой находился манекен со сложенным в металлический ранец парашютом. При ходе автомобиля верст 30—50 в час открывали ранец и парашют выбрасывался назад вверх. Получились следующие результаты: при открывании ранца парашют выскакивал и падал сложенным на землю, тащился по земле 2—3 сажени и через 3—

7 с раскрывался и затормаживал движение автомобиля.

Таких опытов было произведено три: один при боковом ветре 6—8 м/с, два против сильного ветра... В общем при горизонтальном потоке воздуха парашют действовал хорошо... Само раскрытие парашюта по прошествии нескольких секунд происходило довольно резко».⁶

Журнал «К спорту!», оценивая результаты испытаний парашюта на «беговой версте», писал: «Шелковые шнурки, а также и оболочка блестяще выдержали сопротивление».⁷

Г. Е. Котельников вспоминал, что был проведен и такой опыт. Лямки парашюта прикрепили к буксировочным крюкам автомобиля. Сам Котельников стал коленями на заднее сиденье автомобиля, спиной к шоферу, и взял в руки ранец. Когда автомобиль развил максимальную скорость (по воспоминаниям и сообщениям газет, около 80 км/ч), изобретатель открыл затвор ранца. Купол парашюта быстро наполнился воздухом и остановил автомобиль. «Мы осмотрели парашют, — писал Глеб Евгеньевич, — и не нашли в нем никаких серьезных повреждений. Только две стропы перегорели от трения о шоссе».⁸

Обнаружив, что парашют сыграл роль мощного воздушного тормоза, Котельников решил использовать его в этом качестве на самолете, если возникнет необходимость быстро остановить машину или уменьшить ее пробег при посадке.

Надо сказать, что и в среде авиаторов вопрос о необходимости самолетного тормоза поднимался не раз. Были случаи, когда при посадке из-за отсутствия тормоза аэропланы терпели аварии — создавалась угроза жизни летчикам и зрителям на аэродромах. Был известен, например, случай, произошедший во время полетов французского авиатора А. Гюйо в Петербурге осенью 1909 г. Его аэроплан типа «Блерио» во время разбега неожиданно свернул в сторону и направился к трибунам. Гюйо остановил мотор, на ходу выскочил

⁶ Отчет о производстве опытов с парашютом г-на Котельникова. ЦГВИА СССР, ф. 2000, оп. 7, д. 124, л. 79 об., 80.

⁷ Спасательный парашют Котельникова // К спорту! 1912. № 31. С. 4.

⁸ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 72.

из самолета и что было силы вцепился руками в его хвост. Другой авиатор, Сантос-Дюмон, едва не врезался в забор. Чтобы избежать этого, он ухватился за колеса своего маленького самолета «Демуазель» («Стрекоза»). Машина перевернулась. «Изобретательность авиаторов, — писал в 1910 г. журнал „Аэро- и автомобильная жизнь“, — должна быть направлена на устройство тормоза для остановки бегущего по земле аэроплана».⁹

Но так считали не все. Посадочная скорость самолетов в то время была невелика, тормозной парашют мог понадобиться лишь в редких, особых случаях. Когда Котельников разработал конструкцию парашюта-тормоза и даже сделал его модель, скептики осмеяли изобретателя. «Я так и не подал заявку», — вспоминал он позже.¹⁰ Впоследствии, как известно, тормозные парашюты стали широко использоваться в авиации и применяются в ней до сих пор.

Проверка парашюта с помощью автомобиля, естественно, не могла заменить испытаний путем сбрасывания манекена с самолета. Между тем в Инженерном замке с продолжением испытаний не торопились, ссылаясь на их опасность. Устав от проволочек и волокиты, изобретатель решил сам запросить пачальника Офицерской воздухоплавательной школы генерал-майора А. М. Кованько, в ведении которого находился авиационный отряд в Гатчине, где и должны были проводиться испытания парашюта с самолета. Ответ пришел странный. «Милостивый государь Глеб Евгеньевич, — писал адъютант и казначей Офицерской воздухоплавательной школы. — По приказанию начальника школы сообщаю, что Его превосходительство приобрести Ваш парашют лично не может и считает его недостаточно пригодным для аэропланов, едва ли и для воздушных змеев он может быть применим.

По мнению начальника школы, Ваш парашют может найти себе применение на крупных боевых аэростатах для спасения экипажа в случае аварии на большой высоте или вызванного неприятелем пожара оболочки воздушного корабля. Во всяком случае, начальник школы просит передать Вам, что если от него

⁹ А. Н. Тормоза необходимы // Аэро- и автомобильная жизнь. 1910. № 3. С. 3.

¹⁰ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 72.

будет зависеть что-либо, то он постарается сделать для Вас все возможное».¹¹

Генерал-майор А. М. Кованько был, можно сказать, самой историей русского военного воздухоплавания. Совершив много полетов на воздушных шарах, сотни подъемов на привязных аэростатах и при этом нередко рискуя жизнью, он, тем не менее, к парашютам относился с предубеждением. Не без участия А. М. Кованько в августе 1911 г. в Главном инженерном управлении был забракован ранцевый парашют Г. Е. Котельникова.¹²

Однако испытания надо было продолжить во что бы то ни стало. Глеб Евгеньевич верил в их успех. Чтобы не терять времени, изобретатель и Ломач решили отправить представителя фирмы в Севастопольскую школу авиации (ее аэродром, расположенный в 12 верстах от Севастополя, на берегу реки Качи, занимал огромное поле, площадью свыше 650 десятин) и там попробовать организовать испытания с аэроплана.

Задуманное удалось претворить в жизнь — манекен был сброшен с биплана авиатором М. Н. Ефимовым. Севастопольская газета «Крымский вестник» писала: «В Офицерской школе авиации Отдела воздушного флота на Каче 6 сентября был произведен опыт с парашютом Ломача, к которому была привязана кукла весом в три пуда. Инструктор школы М. Н. Ефимов, поднявшись на аппарате „Фарман“ на 100 м вверх, сбросил куклу. Первые 15 с кукла падала, но затем раскрылся парашют, и кукла плавно опустилась на землю. Опыт этот считают чрезвычайно интересным».¹³

Сообщения об испытаниях парашюта под Севастополем опубликовали многие газеты России.¹⁴ Некоторые из них даже утверждали, что если дальнейшие испытания также окажутся успешными, то парашют будет введен в Севастопольской школе как спасательное средство.

¹¹ Письмо адъютанта и казначея Офицерской воздухоплавательной школы Г. Е. Котельникову от 9 августа 1912 г. Рязанский музей ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова. В материалах этого фонда нумерация листов отсутствует.

¹² Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 68.

¹³ Опыт с парашютом // Крымский вестник. 1912. 8 сентября.

¹⁴ Новое время. 1912. 9 сентября; Речь, 1912. 9 сентября; Киевлянин. 1912. 10 сентября, и др.

После опытов в Крыму зашевелились и в Главном инженерном управлении — было разрешено испытать парашют с аэроплана на Гатчинском аэродроме, но обязательно по определенной программе. Сначала сбросить с аэроплана балластные мешки, наполненные песком, раз от разу увеличивая их вес от одного до четырех пудов. Если это не очень сильно отразится на устойчивости самолета, то сбросить мешок весом в 4 пуда с ранцевым парашютом.

Опыты начались 18 сентября 1912 г. Штабс-капитан Г. Г. Горшков сбросил два балластных мешка весом в один и два пуда. Через пять дней был сброшен трехпудовый мешок, еще два дня спустя — четырехпудовый. Наконец, 27 сентября был произведен опыт с парашютом.¹⁵

Все опыты выполнялись с двухместного моноплана «Блерио». Мешки с песком выкидывались через нижний люк. Делать это приходилось осторожно, чтобы не повредить части аэроплана, не задеть проволоочные тяги, идущие от органов управления самолета. По той же самой причине манекен пришлось заменить мешком с песком. Выбросить мешок было, конечно, легче и удобнее.

В отчете об испытании парашюта говорилось следующее: «Опыт с выкидыванием парашюта из двухместного „Блерио“ был произведен 27-го сентября днем. Высота, с которой был сброшен парашют, — 80—100 м. Спустия 2.5—3 с, парашют раскрылся на высоте метров 25—30 и через 4—5 с коснулся земли, причем наблюдалось некоторое раскачивание груза перед подходом к земле. Общая продолжительность падения 7—8 с».¹⁶

Одним словом, и опыт на Гатчинском аэродроме увенчался полным успехом. Однако официально ранцевый парашют по-прежнему оставался непризнанным. Военное ведомство и не помышляло снабдить авиаторов парашютами. Вместо того чтобы упорно совершенствовать парашют, набираться опыта в его эксплуатации, руководство Офицерской воздухоплавательной школы поспешило испытания прекратить. Авиаторы

¹⁵ Отчет о производстве опытов с парашютом г-на Котельникова. ЦГВИА СССР, ф. 2000, оп. 7, д. 124, л. 80.

¹⁶ Там же.

по-прежнему летали без парашютов, падали, разбивались или получали увечья. На «черной доске» авиации появлялись все новые и новые имена. В 1911 г. в авиации всех стран погибло восемьдесят два человека, в 1912 г. — сто двадцать восемь. Число катастроф стремительно росло. Жертвами русской авиации вслед за капитаном Л. М. Мациевичем стали штабс-капитан Б. В. Матыевич-Мацеевич и его брат, военный моряк, летевший в качестве пассажира. Произошла эта катастрофа под Севастополем ранней весной 1911 г. — на высоте 100 м лопнул трос управления. Самолет (моноплан типа «Блерио») упал. Летчик и пассажир при этом погибли.

В конце 1911 г. на Комендантском аэродроме в Петербурге проводилась новая «авиационная неделя» и в первый же день ее погиб пилот Русско-Балтийского вагонного завода Вольдемар Смит. Его биплан круто спикировал с 50-метровой высоты, врезался в землю и погубил третьего русского авиатора.

Погибли авиаторы М. М. Золотухин, А. В. Закутский, В. А. Альбокринов.

Потребность в авиационном парашюте становилась все ощутимее. В апреле 1912 г. петербургский журнал «Автомобиль и воздухоплавание» поместил статью З. Кондрашева «Парашюты и их применение в области авиации». В ней рассматривалось свободное падение тел в воздухе, выводились формулы для расчета площади купола парашюта и приводился соответствующий пример расчета. «Автор, — писал Кондрашев, — будет считать свой труд не напрасным, если он не останется без внимания со стороны изобретателей предохранительных устройств, основанных на принципах парашюта».¹⁷

Почти одновременно в журнале «Вестник воздухоплавания» появилась статья В. Салина «Падение тел в воздухе и парашюты» — большой материал, также предназначенный для изобретателей, с расчетными формулами и практическими рекомендациями. Журнал писал: «Редакции „Вестника воздухоплавания“ неоднократно приходилось получать от различных изобретателей письма с описанием изобретений — самых разно-

¹⁷ Кондрашев З. Парашюты и их применение в области авиации // Автомобиль и воздухоплавание. 1912. № 4. С. 92—95.

образных приборов, преимущественно парашютов, предназначенных для предохранения авиаторов от гибели на случай поломки аэроплана в воздухе. Некоторым из этих приборов пельзя отказать в остроумии».¹⁸

Г. Е. Котельников делает еще одну попытку добиться признания своего парашюта. В начале октября 1912 г. он снова пишет докладную записку военному министру. «Ваше высокопревосходительство! — обращается изобретатель к В. А. Сухомлинову. — Еще в августе прошлого года я представил в Воздухоплавательный отдел Инженерного ведомства чертежи изобретенного мной спасательного „ранца-парашюта“ для летчиков. Отношением от 13 сентября 1911 г. за № 715 Воздухоплавательный отдел уведомил меня, что прибор мой принят быть не может, так как он ничем не обеспечивает надежности открытия парашюта после его выбрасывания из ранца, тогда как основным качеством спасательного прибора должна быть безотказность его действия».¹⁹

Котельников писал, что теперь уже не модель, а настоящий парашют испытан с аэростата и аэропланов двух типов. Результаты испытаний прекрасные, а дело по-прежнему не движается. «Несмотря на очевидный успех моего прибора при разнородных испытаниях его, — продолжал изобретатель, — в настоящее время г. начальник Воздухоплавательной школы в донесении своем на имя Воздухоплавательного отдела Генерального штаба дает о моем приборе отзыв, из которого очевидно, что: 1) вообще спуск на парашюте надо считать опасным, так как при ветре, имея большую поступательную скорость, спускающийся может разбиться о встречное дерево или забор; 2) пилот при аварии аэроплана предпочитает планирующий спуск и 3) парашют применим исключительно на войне...

Считаю долгом доложить Вашему высокопревосходительству, что такое странное отношение к столь важному и полезному делу, как спасение нужных людей

¹⁸ Салин В. Падение тел в воздухе и парашюты // Вестник воздухоплавания. 1912. № 6—7. С. 26—28; там же, 1912. № 9. С. 17—20.

¹⁹ Докладная записка Г. Е. Котельникова военному министру В. А. Сухомлинову. ЦГВИА СССР, ф. 2000, оп. 7, д. 132, л. 131.

и аппаратов, для меня, русского офицера, и непонятно и обидно».²⁰

Докладная записка Г. Е. Котельникова попала к генералу — инспектору по инженерной части А. П. Вернандеру. Тот переслал ее в Главное управление Генерального штаба с такой резолюцией: «Кула-то всегда принуждена упасть и может упасть более или менее счастливо, а кто же из живых первый решится сделать опыт лично? Изобретатель прибора также ведь еще не пробовал лично спуститься на изобретенном им парашюте. Прошу дело это рассмотреть и дать заключение».²¹ Круг замкнулся.

Что же последовало дальше? У генерала Кованько попросили отчет об испытаниях. Он в свою очередь запросил начальника авиационного отряда подполковника С. А. Ульянина, а тот без всяких обоснований написал в своем рапорте: «Сделанных испытаний вполне достаточно, чтобы прийти к заключению о полной непригодности парашюта для военной авиации.

Вопрос о парашютах не раз уже поднимался как у нас, так и за границей, и хорошие результаты получались лишь по газетам.

Ящик с защелкой г-на Котельникова мало улучшает дело и дает лишь несколько большую уверенность в раскрытии парашюта».²²

Странно, что такое заключение исходило от С. А. Ульянина. Он, как известно, был автором нескольких оригинальных изобретений, а вот чужую идею не смог оценить по достоинству. «Прошу ходатайства Вашего превосходительства, — заключил свое донесение подполковник, — о прекращении означенных опытов ввиду большого их риска и малой пользы».²³ И опыты были прекращены.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

²² Рапорт С. А. Ульянина начальнику Офицерской воздухоплавательной школы А. М. Кованько от 16 ноября 1912 г. ЦГВИА СССР, ф. 2000, оп. 7, д. 124, л. 77 об.

²³ Там же.

Испытание в Руане

В начале 1910 г. полковник А. Лаланс передал Французскому аэроклубу 5 тыс. франков на учреждение специального приза за создание наилучшего парашюта для авиаторов. Через год Лаланс увеличил сумму премии до 10 тыс. франков. Приз мог быть выдан изобретателю любой страны, которому удастся сконструировать парашют весом не более 25 кг, позволяющий опускаться с вертикальной скоростью, не превышающей 4 м/с и обеспечивающий индивидуальную безопасность пилота. Форма, размеры и особенности устройства парашюта могли быть любыми — это зависело от конструктора; при испытаниях вместо человека мог быть использован манекен или груз весом в 75 кг.

На родине полковника Лаланса, во Франции, над авиационным парашютом работал изобретатель из Ниццы — Фредерик Бонне. Парашют его весил около 8 кг. Он укладывался на фюзеляже самолета, позади авиатора и закрывался крышкой. Однако в отличие от «курьезного» парашюта Вассера его купол спиц не имел. Изготовлен он был из шелка. Стропы соединялись с поясом летчика. В случае опасности, грозящей жизни авиатора, надо было повернуть рычаг, крышка сбрасывалась, парашют освобождался, раскрывался и вытаскивал пилота из кабины аэроплана. Так было задумано. Но как все будет происходить на самом деле, предстояло выяснить в процессе испытаний.

16 марта 1912 г. состоялись официальные испытания парашюта Бонне на приз Лаланса. В этот день с помощью свободного аэростата был поднят в воздух фюзеляж самолета, в кабине которого находился манекен. За шаром следовал автомобиль с хронометристом и спортивным комиссаром Французского аэроклуба. Над долиной около г. Мо (в 30 км от Парижа) с высоты 100 м фюзеляж был сброшен — имитировалась воздушная катастрофа. Парашют раскрылся, и манекен благополучно достиг земли, спускаясь со скоростью около 2 м/с.

Результаты, достигнутые при этих испытаниях, были признаны весьма хорошими, и Бонне считался одним из вероятных претендентов на приз. «Если до 1 января (1913 г., — Г. Ч.) не будет лучших резуль-

татов, — писал журнал „Тяжелее воздуха“, — приз Лаланса получит Бонне».¹

По всем данным ранцевый парашют Г. Е. Котельникова удовлетворял условиям конкурса Лаланса, и изобретатель мог легко выиграть этот приз. Более того, у него были явные преимущества перед фюзеляжным парашютом французского конструктора.

Ломач предложил Котельникову поехать во Францию и принять участие в конкурсе парашютов. Да изобретатель и сам понимал, насколько важно выиграть международный приз. Для парашюта это было бы хорошей аттестацией.

Однако поехать во Францию Глеб Евгеньевич не мог, так как был связан работой в театре. Театральное же начальство и слышать не хотело об этой поездке: приближались рождественские праздники, и играть приходилось часто. Оставить работу в театре Котельников также не мог — от поездки за границу пришлось отказаться. Г. Е. Котельников выдал Ломачу «доверенность», предоставлявшую коммерсанту очень широкие полномочия. В «доверенности» он писал: «Милостивый государь Вильгельм Августович! Для осуществления предоставленных Вам прав, по нашему договору, засвидетельствованному сего числа с.-петербургским нотариусом Д. В. Клименко по реестру за № 4133, настоящей доверенностью уполномочиваю Вас:

ПЕРВОЕ. Демонстрировать изобретенный мною ранец-парашют, вступать во всякие соглашения и договоры об эксплуатации этого изобретения, а также совершать продажу всех или по частям моих прав по патентам и дополнительным патентам на это изобретение на условиях по Вашему усмотрению и выполнять по этому предмету требуемые законом формальности.

ВТОРОЕ. Взять на мое имя дополнительные на вышеказанное мое, означенное в русском охранительном свидетельстве от 27 октября 1911 г. за № 50 103 и от 14 июня 1912 г. за № 53 350, изобретение патенты в Германии, во Франции, а также в тех других странах, где найдете это нужным, с тем, чтобы заявка привилегий, согласно вышеуказанному русскому охра-

¹ Приз Лаланса // Тяжелее воздуха. 1912. № 5. С. 22.

нительному свидетельству за № 53 350, была сделана в Берлине и Париже до демонстрирования вышеуказанного изобретенного мною прибора.

ТРЕТЬЕ. Получать отовсюду причитающиеся и могущие причитаться мне по вышеупомянутому изобретению призы, а равно получать всякие доходы от демонстрирования и эксплуатации изобретения.

ЧЕТВЕРТОЕ. По вышесказанным делам совершать акты и получать следуемые суммы, действуя при этом с соблюдением вышеуказанного нашего договора, засвидетельствованного с.-петербургским нотариусом Д. В. Клименко сего числа по реестру № 4133.

Все, что по этой доверенности будет законно сделано, я верю и спорить и прекословить не буду.

Доверенность эта дана потомственному почетному гражданину Вильгельму Августовичу Ломачу.

Коллежский асессор
Глеб Евгеньевич Котельников.

1912, 27 ноября».²

Было большой ошибкой изобретателя давать такую доверенность человеку малознакомому. Вместе с Ломачем во Францию поехал некий молодой человек Владек Оссовский. Сведения о нем скупы и противоречивы. В статье, опубликованной в 1937 г. в ленинградской газете «Смена», Котельников писал: «Капиталист (Ломач, — Г. Ч.) разыскал юношу, ученика Петербургской консерватории, Владека Оссовского, который согласился за вознаграждение прыгнуть с моим парашютом».³ В книге «Парашют» изобретатель называет В. Оссовского своим знакомым («Он знал о моих парашютных делах»), которому сам предложил поехать во Францию и продемонстрировать прыжки с ранцевым парашютом.⁴ Судя по архивным источникам, такого студента в Петербургской консерватории не было.

Ломач и Оссовский уехали в Париж во второй половине декабря 1912 г. Они увезли с собой два экземпляра ранца-парашюта, специально изготовленных для конкурса, «еще более легких и усовершенствованных».⁵

² Собрание Ю. А. Глебова.

³ Котельников Г. Е. Парашюту — 25 лет // Смена, 1937. 15 февр.

⁴ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 83.

⁵ Котельников Г. К 15-летию первого русского парашюта: Страничка воспоминаний // Аэростат. 1925. № 2. С. 21.

Пока Ломач добирался до французской столицы, пока удалось подготовить демонстрацию парашюта, подошел к концу 1912 г. Лишь в последний день уходящего года удалось показать в действии ранцевый парашют, привезенный из России.

Испытания состоялись в окрестностях Парижа и были очень похожи на те, которые выдержал парашют Бонне. Газета «Руанские известия» («Depêche de Rouen») за 2 января 1913 г. писала: «Руанский аэроклуб завершил 1912 год примечательным успехом... Позавчера, во вторник, 31-го декабря, один из пилотов Руанского аэроклуба, наш земляк Анри Дюваль, любезно взял на себя деликатное поручение — пилотировать в порядке одного из испытаний на приз Лаланса. На борту аэростата... объем в 1200 м³, несущего русский флаг и флаг Руанского аэроклуба, г. Дюваль, сопровождаемый г. Оссовским, поднял под своей гондолой фюзеляж аэроплана весом 110 кг, в пилотское кресло которого был посажен манекен весом 75 кг, снабженный семикилограммовым парашютом, изобретенным г. Ломачем — крупным русским конструктором аэропланов.

Старт был дан в 2 ч г. Карпом, официальным комиссаром аэроклуба Франции. Около 2 ч 30 мин г. Дюваль, используя просвет, позволявший ему видеть удобное место, перерезал веревку, удерживавшую фюзеляж на предусмотренной высоте около 180 м. Мы еще не можем сегодня сообщить подробности о технических результатах испытания, но что касается пилота и пассажира, то они приземлились в отличном состоянии».⁶

Разумеется, Ломач не был «конструктором аэропланов». И не сам ли он беззастенчиво выдал себя за изобретателя парашюта, даже не упомянув имени Г. Е. Котельникова?

Несколько дней спустя, «Руанские известия» сообщили, что испытания прошли с большим успехом — парашют с грузом «мягко опустился и легко лег на землю».⁷

Трудно сказать, почему премия Лаланса была присуждена не Г. Е. Котельникову, парашют которого

⁶ Цит. по: Котельников А. Г. Новые материалы о парашюте Г. Е. Котельникова // Вопросы истории естествознания и техники. 1964. Вып. 17. С. 114.

⁷ Там же.

полностью выполнил условия конкурса, а Бонне — за менее совершенный парашют. Быть может, сыграли роль национальные чувства французов, а возможно, — условия испытаний: сильная облачность, не позволившая точно зафиксировать все этапы раскрытия и спуска парашюта. Журнал «Аэрофил» («L'Aérophile») в феврале 1913 г. писал, что 30 и 31 декабря погода помешала конкурентам Бонне. «Среди этих аппаратов, — отмечал журнал, — обратим внимание на парашют Ломача—Котельникова».⁸ Так или иначе, но приз в 10 тыс. франков достался Фредерику Бонне за фюзеляжный парашют. С этим парашютом в дальнейшем было выполнено несколько испытательных прыжков французскими авиаторами Пегу и Бури, но в авиации он применения не нашел.

Несмотря на то что приз Лаланса для русского изобретателя был потерян, демонстрация ранцевого парашюта во Франции продолжалась. 5 января 1913 г. в Руане состоялась еще более любопытная проба парашюта. На этот раз он испытывался с моста через Сену, поднявшегося над рекой на высоту 53 м.

Французская газета «Аэро» («L'Aéro») в заметке «Испытание парашюта Ломача—Котельникова» писала: «Руан, 5 января. Согласно сообщению нашего корреспондента, сегодня после полудня в нашем городе происходило вполне удавшееся испытание парашюта Ломача—Котельникова. Присутствовало около 10 тысяч зрителей, которые восторженно приветствовали изобретателя за блестящий результат. Вот при каких условиях происходил этот опыт. Парашют был сброшен с высоты перегрузочного моста с манекеном весом 62 кг. Несмотря на незначительную высоту — 53 метра, действие парашюта было великолепным. После 34 м падения аппарат полностью раскрылся, а следующие 19 м он прошел за $12\frac{3}{5}$ с, т. е. со скоростью удивительно небольшой — в 1.507 метров в секунду.

Полученный результат на расстоянии 53 м является действительно замечательным, и 10 тысяч руанцев не щадили себя, приветствуя изобретателя криками „Да здравствует Россия!“.

Изобретатель, глубоко взволнованный приемом руанской публики, предложил в честь этого шампанское

⁸ Le Prix Lalance // L'Aérophile. 1913. 1 fevrier. P. 64.

и произнес тост за французскую авиацию, на который очень любезно ответил президент Руанского аэроклуба. Добавим, что новый опыт будет осуществлен в ближайшее время с Эйфелевой башни».⁹

Ломач без стеснения продолжал выдавать себя за изобретателя ранцевого парашюта.

Газета «Руанские известия» 6 января 1913 г. также поместила подробную заметку об испытании. В ней, в частности, сообщалось: «Аппарат, под которым был помещен мешок с 60 кг песка, открылся тотчас после сбрасывания... В числе присутствовавших при этом интересном опыте... был г. Оссовский, специально прибывший из Санкт-Петербурга. Г. Оссовский намеревался сам прыгнуть с высоты перегрузочного моста, заняв место мешка с песком. Но в последнюю минуту ему помешали».¹⁰

Что произошло тогда на Руанском мосту, кто помешал Оссовскому совершить прыжок с парашютом, до сих пор остается загадкой.

Весьма ценно и еще одно свидетельство об истинной картине испытаний в Руане. Сын изобретателя, А. Г. Глебов, в 1960 г. обратился в газету «Париж—Нормандия» («Paris—Normandie») с просьбой разыскать очевидцев давнего события. На обращение газеты откликнулся житель Руана Кристиан Леруа. Ему было 11 лет, когда 5 января 1913 г. он вместе со своим отцом пришел на берег Сены, чтобы посмотреть на испытание парашюта Г. Е. Котельникова. «Там уже было много народа, — вспоминал Леруа. — Говорили, что какой-то человек собирается прыгнуть с моста. Я с тревогой слушал эти толки. На мосту происходили какие-то приготовления. Вдруг мы увидели, как что-то отделилось от моста. Тотчас раскрылся огромный гриб. Спуск произошел плавно. Лодки направились к парашюту, чтобы забрать его. И тут мы узнали, что вместо человека был сброшен мешок с песком».¹¹

⁹ L'essai du parachute Lommatsch—Kotelnikoff // L'Aéro. 1913. 6 janvier. P. 1.

¹⁰ Цит. по: Котельников А. Г. Новые материалы о парашюте Г. Е. Котельникова // Вопросы истории естествознания и техники. 1964. Вып. 17. С. 114.

¹¹ Письмо К. Леруа в редакцию газеты «Париж—Нормандия» от 14 октября 1960 г. ЦГАЛИ СССР, ф. 2503, оп. 2, д. 62, л. 41, 41 об.

Обещанный опыт спуска с Эйфелевой башни (к слову сказать, нередко служившей для испытания парашютов различных конструкций) так и не состоялся. Ломач возвратился в Россию без парашютов, которые он, по его словам, оставил во Франции «у своего доверенного лица».¹² Не заплатил он и пошлины за французский патент Г. Е. Котельникова (что обязан был сделать согласно доверенности) и тем самым лишил изобретение юридической защиты. Все это вызвало серьезную размолвку между Г. Е. Котельниковым и главой фирмы. Связи их были разорваны навсегда.

Сын изобретателя писал, что после возвращения в Россию В. Оссовский уверил Г. Е. Котельникова, что сам прыгал с моста в Руане, после того как полиция запретила ему совершить прыжок с Эйфелевой башни. «Рассказ Оссовского (инспирированный, видимо, Ломачем) Котельников принял на веру и воспроизвел в своих книгах. Рассказ не раз повторяли другие авторы».¹³

Дальнейшая судьба оставшихся во Франции русских парашютов не ясна. За границей не было парашютов, полностью копирующих изобретение Г. Е. Котельникова, хотя именно с 1913 г. за рубежом начинается практическая разработка парашютов ранцевой системы. Так, в конце января 1913 г. начались испытания парашюта французского авиаконструктора Луи Блерио. Сообщалось, что парашют его «очень легкий», с шелковым куполом, имеющим площадь 53 м². Недостатком парашюта, отмечал французский журнал, является наличие в нем «металлических пружин, которые могут в конце концов утратить, по меньшей мере частично, свою упругость, от которой полностью зависит их эффективное действие».¹⁴

Другой французский журнал «Аэрофил» в январе 1914 г. сообщал о ходе испытаний парашюта Блерио: «Парашют с грузом в 60 кг, мешок с песком, был поднят в воздух на двухместном моноплане. На высоте

¹² Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 87.

¹³ Котельников А. Г. Новые материалы о парашюте Г. Е. Котельникова // Вопросы истории естествознания и техники. 1964. Вып. 17. С. 114.

¹⁴ Meurisse Cl. Au Secours de l'Aviateur en Danger // Lectures pour tous. 1914. 1 avril. P. 1377, 1378.

300 м мешок с парашютом был отцеплен, парашют раскрылся на протяжении первых 10 м, и начался плавный спуск... Эксперимент был повторен на высоте 600 м и также прошел удачно».¹⁵

Начавшаяся первая мировая война не позволила получить дополнительную информацию о парашюте Луи Блерио. Но даже имеющиеся сведения о нем (легкость конструкции, пружины) настораживают: не использованы ли были в нем, хотя бы отчасти, конструктивные принципы ранцевого парашюта Г. Е. Котельникова?

В годы первой мировой войны

Мир находился накануне величайших политических потрясений. Близилась первая мировая война: 19 июля 1914 г. кайзеровская Германия объявила войну России. Еще через два дня, 21 июля, Германия объявила войну Франции и Бельгии. В союзе с Россией и Францией против Германии выступили Великобритания и ее доминионы. Империалистическая мировая бойня началась.

«Немецкая буржуазия, — отмечал В. И. Ленин, — распространяя сказки об оборонительной войне с ее стороны, на деле выбрала наиболее удобный, с ее точки зрения, момент для войны, используя свои последние усовершенствования в военной технике и предупреждая новые вооружения, уже намеченные и предпретенные Россией и Францией».¹ Первая мировая война по своей природе и характеру «была с обеих сторон империалистской (т. е. захватной, грабительской, разбойнической) войной, войной из-за дележа мира, из-за раздела и передела колоний, „сфер влияния“ финансового капитала и т. д.».²

Понимая, как нужен будет парашют русским летчикам в военное время, когда причиной их гибели станут не только случайные катастрофы, но и артиллерийский огонь и авиация противника, Г. Е. Котельни-

¹⁵ *Expériences du parachute Blériot // L'Aérophile. 1914. 1 janvier. P. 19.*

¹ *Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 26. С. 16.*

² *Ленин В. И. Полн. собр. соч. Т. 27. С. 303, 304.*

ков уже через неделю после начала войны обратился в Главное военно-техническое управление с заявлением о срочной необходимости производства его ранцевых парашютов. В конце июля 1914 г. изобретатель получил официальный ответ: «Настоящим, — говорилось в нем, — Технический отдел Главного военно-технического управления уведомляет, что Вам, согласно Вашему заявлению от 26-го июля сего года, предположено дать заказ на 70 самораскрывающихся парашютов с ранцами по цене 475 руб. за штуку.

О даче такового заказа Технический отдел входит теперь же с представлением в Военный совет».³ Дальше шли подписи начальства.

Возможно, такого резкого поворота в отношении к ранцевому парашюту и не произошло бы, не будь поддержки, какую изобретатель нашел в лице известного военного летчика Г. В. Алехновича, авторитет которого в военных кругах был весьма весомым.

Авиаторский диплом Алехнович получил в 1911 г. и быстро прославился как талантливый авиатор. Одним из первых он освоил управление самолетом-гигантом «Илья Муромец» конструкции И. И. Сикорского. Размах крыльев этого четырехмоторного самолета превышал 30 м. «Илья Муромец» поднимал полторы тонны полезного груза, а полетный вес его равнялся пяти тоннам (в других модификациях он достигал 7,5 т). «Илья Муромец» имел просторную пассажирскую кабину с электрическим освещением и газовым отоплением. «Потолок» самолета равнялся 2000 м, скорость — 100 км/ч. Только Россия имела в те годы самолет столь большой грузоподъемности. Рекорды, установленные на «Илье Муромце», долгое время оставались непрезойденными.

В начале войны была сформирована эскадрилья из этих воздушных кораблей. Они успешно выполняли роль дальних разведчиков и тяжелых бомбардировщиков. Командиром одного из самолетов «Илья Муромец» был назначен Г. В. Алехнович. Он поставил вопрос о снабжении экипажей парашютами. Экипаж самолета-гиганта состоял из семи человек: двух пилотов, меха-

³ Письмо из Технического отдела Главного военно-технического управления Г. Е. Котельникову от 30 июля 1914 г. Рязанский музей ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

ника, моториста-стрелка, штурмана и двух пулеметчиков. По мнению Алехновича, каждый из них должен был иметь индивидуальный парашют. Ранцевые парашюты, считал авиатор, являлись наиболее пригодными на самолетах «Илья Муромец». Это послужило поводом для знакомства двух Глебов, Котельникова и Алехновича, и положило начало их дружбе и сотрудничеству.

Заказ военного ведомства на изготовление 70 парашютов опп выполняли сообща. По воспоминаниям А. Г. Глебова, было образовано своего рода «товарищество» по производству ранцевых парашютов: «сами доставали материалы и делали все кустарно, по мелким мастерским и квартирам».⁴

Уже в августе 1914 г. заказ был выполнен, вся партия парашютов — готова. Парашюты изготавливались в двух вариантах: обычном, в виде ранца, и специальным, в виде баула, чемоданчика с боковой ручкой. В первом случае ранец-парашют, прикрепленный к пеньковым ремням подвесной системы, находился за плечами авиатора, во втором — летчик должен был перед полетом надеть на себя лишь подвесную систему. «Прибор с выпущенными лямками, пристегнутыми к амортизаторам, — писал изобретатель, — находится у него под рукой».⁵ Это позволяло авиатору чувствовать себя в самолете свободнее. В минуту же крайней опасности следовало схватить баул за ручку и выпрыгнуть за борт. Решение было весьма смелым. Только десятилетия спустя подобная идея нашла применение в авиации.

Изготовленные парашюты перед отправкой в авиационные отряды проходили проверку в воздухе. «Их испытывали, — вспоминал изобретатель, — сбрасывая сначала с привязного аэростата, затем с дирижабля „Ястреб“ и, наконец, с одного из самолетов „Илья Муромец“... Мне пришлось принять участие в комиссии, которая испытывала и принимала парашюты».⁶ Сбрасывался манекен, а парашют раскрывался прину-

⁴ Письмо А. Г. Глебова Г. В. Залуцкому от 12 января 1950 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁵ Инструкция к обращению с автоматическим ранцем-парашютом системы Котельникова. СПб., 1914 г. Рязанский музей ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

⁶ Котельников Г. Е. Парашют. М.; Л., 1943. С. 89.

дительно с помощью шнура, прикрепленного к затвору ранца. «Все испытания, — писал Г. Е. Котельников, — были весьма удачны».⁷

Известный ученый-аэродинамик профессор А. Н. Журавченко, летавший во время первой мировой войны на «Илье-Муромце» вместе с Г. В. Алехновичем, рассказывал А. Г. Глебову о том, как однажды испытывалась на прочность подвесная система парашюта Котельникова. Журавченко, одев «амуницию», подвесился в ней, а на него один за другим «насли» пятеро солдат. И ремни выдержали эту нагрузку.

В те дни, когда шла сдача парашютов военному ведомству, Г. Е. Котельников сделал, можно сказать, попутно еще одно изобретение. Испытания парашютов происходили на Корпусном аэродроме — первом военном аэродроме Петрограда. Здесь Котельников встретился с полковником С. А. Ульяниным, некогда требовавшим прекратить (как ненужные) испытания ранцевого парашюта. Теперь он был настроен иначе. На «Илье Муромце» испытывалась авиационная пушка П. А. Гельвиха. После единственного выстрела она должна была опускаться на парашюте. Это — тогда, когда воздушный бой шел над своей территорией. Над расположением вражеских войск пушка должна была падать свободно и, достигнув земли, взорваться.⁸

Ульянин попросил Котельникова решить эту конструкторскую задачу. «Я разработал требуемую конструкцию автоматического парашюта, который и был вскоре изготовлен, — вспоминал изобретатель. — Однако тогда это мое изобретение не было использовано. При испытании пушки оно было одобрено, как гласил акт, но сама пушка была комиссией забракована».⁹

Семьдесят новеньких парашютов поступили частично в отряды «муромцев», частично — для использования на дирижаблях. В ранец каждого парашюта вкладывалась «Инструкция к обращению с автоматическим ранцем-парашютом системы Котельникова».

⁷ Письмо Г. Е. Котельникова в Научно-технический комитет Главного управления РККА от 25 июня 1920 г. Рязанский музей ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

⁸ Письма Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 15 июня и 25 декабря 1940 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁹ Котельников Г. Е. Парашют. М.; Л., 1943. С. 92.

Чтобы привлечь внимание авиаторов к своему парашюту и вселить в них веру в его надежность и безотказность, Г. Е. Котельников написал брошюру «Ранец-парашют».¹⁰ Это была уже не сухая техническая инструкция, а горячее обращение изобретателя к русским авиаторам, продиктованное желанием сделать полеты более безопасными, уменьшить число погибавших в воздушных катастрофах и боях.

«Быть может, даже не так уж далеко и то время, — писал в брошюре Котельников, — когда звание пилота не будет присуждаться лицу, не умеющему делать в воздухе „мертвую петлю“, „скольжение на крыло“, „падение на хвост“ и тому подобные эволюции». Но и опытные авиаторы не застрахованы от опасных ситуаций. «Спасательные приборы в авиации» будут необходимы всегда. «Исключить возможность несчастного случая с аппаратом, и при том самого непредвиденного свойства, нельзя, — утверждал Г. Е. Котельников. — А разве не может иметь место внезапная болезнь летчика, потеря способности управлять аппаратом? Кто же может быть застрахован от подобного случая?».¹¹

Парашют необходим и при освоении летательной машины, «во всяком случае, уже своим присутствием он придает летчику более хладнокровия и уверенности в управлении аппаратом».

Парашют должен быть «всегда под рукой и в каждый момент... готовым к безотказному действию». Сложность парашюта — «его большой минус». Главные его качества — простота, надежность, компактность. Так Г. Е. Котельников, теперь уже исходя из накопленного опыта, сформулировал требования к авиационному парашюту, требования, глубоко верные и ясно им понимаемые.

«В последнем типе прибора, — подчеркивал изобретатель, — сделаны значительные усовершенствования как в самом ранце и его частях, так и в парашюте. Особенно же важные — в последнем».

Котельников привел в брошюре и некоторые данные о своем парашюте: вес его — около 7 кг, диаметр купола (в раскрое) — около 6 м, вес металлического ранца размерами 38×28×14 см — около 2 кг, мате-

¹⁰ Котельников Г. Е. Ранец-парашют. СПб., 1914. 13 с.

¹¹ Там же. С. 3.

риал купола — «крепчайший, весьма тонкий шелк», в кромку его зашит стальной тросик диаметром 2,5 мм.

Глеб Евгеньевич надеялся, что на брошюру откликнутся авиаторы, поступят заказы. «В настоящее время, — говорилось в брошюре, — получив возможность вести свое дело *самостоятельно*, изобретатель, не преследуя никаких *коммерческих целей*, решил сделать свой прибор доступным широкому кругу русских летчиков и аэронавтов».¹² Однако новых заказов не было. Более того, даже те 70 парашютов, изготовленных по заказу Главного военно-технического управления, лежали на складах. «Как ни очевидна была польза такого прибора, но летный состав, — писал изобретатель в 1936 г., вспоминая время первой мировой войны, — отнеслся к парашюту крайне недоверчиво».¹³

Почему же так происходило? Главная причина состояла в том, что ни авиаторы, ни экипажи самолетов и дирижаблей морально не были подготовлены к прыжку с парашютом. Слишком высок был психологический барьер, мешавший практически использовать парашюты на воздушных кораблях. Никто не учил авиаторов прыжкам с парашютом. Самому Г. Е. Котельникову это было не под силу. Необходим был личный пример энтузиастов.

Другой причиной непопулярности парашютов, по мнению упомянутого выше профессора А. Н. Журавченко, являлось наличие сильного пулеметного вооружения на «Муромце». Самолеты противника нечасто рисковали подлетать к русским «воздушным дредноутам». Пресса времен первой мировой войны не раз сообщала о воздушных боях, из которых «Муромцы» неизменно выходили победителями, несмотря на численное превосходство противника. Известен лишь один случай, когда бомбардировщик был сбит. Это произошло 12 сентября 1916 г. «Илья Муромец» принял бой с четырьмя немецкими самолетами, три из них были им сбиты. Русские летчики сражались до последнего патрона и погибли смертью героев.¹⁴ Имелись ли у них парашюты, осталось неизвестным.

¹² Там же. С. 9.

¹³ Котельников Г. 25 лет парашюта // Самолет. 1936. № 10. С. 26.

¹⁴ Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в СССР. Период первой мировой войны (1914—1918 гг.). М., 1960. С. 169.

Почти два года парашюты Г. Е. Котельникова лежали без употребления. О них вспомнили, когда с фронта стали приходить тревожные донесения — самолеты противника начали охотиться за русскими наблюдательными аэростатами, обстреливать их и поджигать.

Впервые такой случай произошел на Юго-Западном фронте в августе 1916 г. В тот день в воздух поднялся змейковый аэростат с двумя наблюдателями — поручиком Есеновским и прапорщиком Пахомовым. Аэростат был атакован немецким самолетом «Авиатик», обстрелян зажигательными пулями и подожжен. Воздухоплаватели, не имея парашютов, оказались в безвыходном положении. С высоты 350 м они падали вместе с горящим аэростатом и погибли от ожогов и тяжелых ран.

Незадолго до этого, согласно циркуляру, подписанному начальником канцелярии заведующего авиацией и воздухоплаванием действующей армии генерал-майора А. Барсова, парашюты Котельникова были переданы в воздухоплавательные роты, где надобность в них становилась все более очевидной и настоятельной.¹⁵ Они начали поступать в воздухоплавательные части осенью 1916 г. Некоторые из них уже пришли в негодность, оставшихся было явно недостаточно для того, чтобы снабдить ими все наблюдательные аэростаты. Парашюты выдавались по одному на аэростат, хотя в воздух, как правило, поднимались одновременно два наблюдателя.

Однако и воздухоплаватели не сразу приняли на вооружение ранцы-парашюты. И здесь мешали психологический барьер и моральная неподготовленность. Парашют, заключенный в металлический ранец, не внушал доверия. К тому же ранцы и баулы в тесной корзине аэростата мешали работе. Примеров практического применения ранцевых парашютов Г. Е. Котельникова не было.

Наконец, в воздухоплавательные части поступила запоздалая «Инструкция для пользования парашютами на змейковых аэростатах», разосланная 12 октября

¹⁵ Милов Л. Применение парашютов в русской армии в период первой мировой войны // Военно-исторический журнал. 1976. № 8. С. 94.

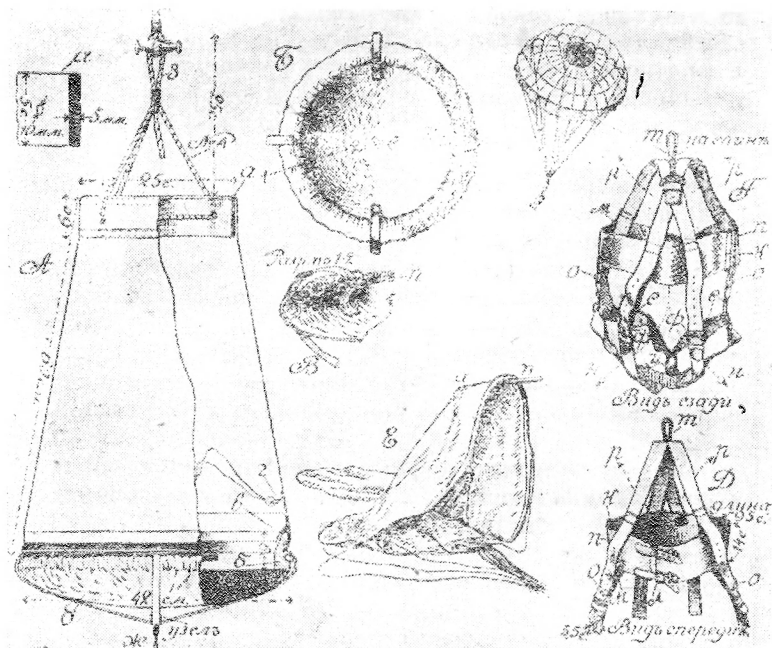
1916 г.¹⁶ В ней указывалось, что купол парашюта следует вынимать из ранца и привязывать надрезанным шпагатом (так, чтобы последний рвался при нагрузке в 10 кг) к оболочке аэростата (к одному из спусков рулевого мешка). Такой способ подвески парашюта напоминал тот, которым пользовались еще на заре парашютизма. Купол парашюта висел свободно. Стropy его дугой тянулись к корзине, к подвесной системе, надетой на воздухоплавателя. Выпрыгнув из корзины, наблюдатель должен был оторвать парашют тяжестью своего тела.

Способ подвески парашюта, согласно инструкции, имел серьезные недостатки. В сильный ветер купол раскачивался, раздувался «ложкой». Надрезанный шпагат мог не выдержать напора ветра. Создавалась угроза произвольного срыва купола. И такой случай произошел на Северном фронте в январе 1917 г. На высоту 250 м поднялся наблюдательный аэростат с подпоручиком Мацкайтом. Внезапно порывом ветра купол парашюта был оторван. Парашют раскрылся и с большой силой стал тянуть воздухоплавателя из корзины. Почувствовав, что сопротивление бесполезно, Мацкайт отпустил руки и мгновенно оказался за бортом. Невольный прыжок, к счастью, закончился благополучно.

Этот случай побудил подпоручика Н. Д. Анощенко, начальника 3-й наблюдательной станции 12-й полевой воздухоплавательной роты, большого энтузиаста парашютного дела, разработать другой, более совершенный способ подвески парашюта Г. Е. Котельникова. Он предложил надевать на купол парашюта узкий чехол, сшитый из прорезиненной материи, и в таком виде подвешивать парашют к аэростату. Находясь в чехле, купол уже не раздувался, был более устойчивым против порывов ветра. В момент прыжка он вытягивался из чехла силой веса прыгающего, а чехол оставался висеть на аэростате.

Как уже говорилось, парашютов Котельникова на все аэростаты русской армии не хватало. В составе воздухоплавательных рот находилось более 80 привязных наблюдательных аэростатов. Вместо того чтобы наладить производство отечественного парашюта, совершенствовать его конструкцию, осваивать на прак-

¹⁶ Там же. С. 95.



Парашют Ж. Жюкмесса.

тике, командование царской армии пошло старым, привычным для него путем: обратилось за границу. Во Франции было закуплено 200 парашютов системы Жюкмесса.

Этот парашют сконструировал в 1915 г. воздухоплаватель Жорж Жюкмесс, известный своими многочисленными полетами на воздушных шарах и дирижаблях. Парашют его предназначался для привязных аэростатов. После нескольких опытов с грузом он был испытан матросом К. Дюкло и стал обязательной принадлежностью французских наблюдательных аэростатов. Купол и стропы его укладывались в короткий, похожий на перевернутое ведро, чехол из прорезиненной материи. Чехол закрывался крышкой и подвешивался к корзине аэростата крышкой вниз. От строп парашюта в корзину шла веревка, которая при помощи карабина цеплялась к подвесной амуниции воздухоплавателя. Совершив прыжок (прыгать надо было непре-

менно через «свой» борт), воздухоплаватель силой своей тяжести срывал крышку чехла и вытягивал из него стропы и купол.

Парашют Жюкмесса прославился во время ожесточенных боев под Верденом. Ураганом, неожиданно налетевшим с запада, 20 французских аэростатов было сорвано с тросов. Боясь попасть в плен, все наблюдатели покинули корзины и на парашютах опустились на свою территорию.

Несмотря на такой столь эффектный исход, парашюты Жюкмесса порой действовали не всегда надежно. Были известны случаи, и нередкие, когда воздухоплаватели при спуске на землю получали ушибы и ранения. Случались и катастрофы. Веру в парашют могли поддерживать лишь добровольные, показательные прыжки.

Первым в русской армии совершил добровольный прыжок командующий 11-м армейским воздухоплавательным отрядом штабс-капитан А. Соколов. Произошло это 4 мая 1917 г. на Юго-Западном фронте, около Тернополя. Соколов выбросился за борт аэростата на высоте 700 м, и парашют Жюкмесса плавно доставил офицера на землю. «Считая такое примерное мужество заслуживающим одобрения, — писал в приказе инспектор воздухоплавания Юго-Западного фронта полковник Ю. Марков, — благодарю штабс-капитана Соколова за прекрасный образец понимания своего долга как командира части».¹⁷

Буквально на следующий день, 5 мая 1917 г., ничего не зная о прыжке Соколова, подобный же эксперимент выполнил уже упоминавшийся подпоручик Н. Д. Анощенко, тогда командовавший 5-м армейским воздухоплавательным отрядом на Северном фронте, около Двинска. Он также прыгал с парашютом Жюкмесса.¹⁸

Спустя неделю, был совершен добровольный прыжок с парашютом Г. Е. Котельникова. Служивец Н. Д. Анощенко подпоручик С. Остратов покинул корзину привязного аэростата на высоте 500 м. Через несколько секунд над ним раскрылся парашют, и Остратов благополучно достиг земли.

¹⁷ Там же. С. 96.

¹⁸ Там же.

Командир воздухоплавательного отряда, в котором служил Остратов, поручик Ониховский, докладывал командиру дивизиона, что «опыт с парашютом Котельникова, впервые произведенный подпоручиком Остратовым, как нельзя лучше характеризует пригодность названного парашюта в воздухоплавательной службе».¹⁹

Добровольные прыжки способствовали повышению доверия к парашютам. Первый вынужденный прыжок в боевой обстановке был совершен 29 мая 1917 г. Из аэростата, подожженного вражеским самолетом, на высоте 700 м с парашютом Жюкмесса выбросился прапорщик Полторацкий и остался жив и невредим.

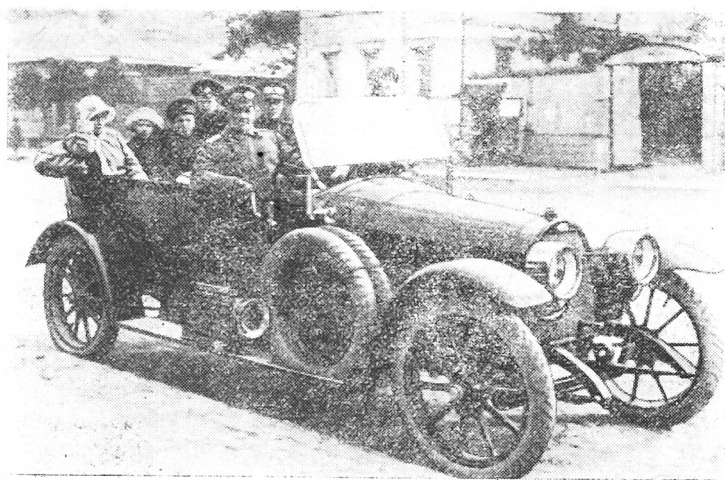
Но, к сожалению, не все прыжки с французским парашютом заканчивались подобным образом. Так, 19 июня 1917 г. погиб поручик Самгин, покинувший аэростат, подожженный немецким летчиком. Парашют Жюкмесса не раскрылся. Через неделю попытался спастись с парашютом Жюкмесса штабс-капитан Некрасов (его аэростат также был подожжен неприятелем). Воздухоплаватель покинул корзину аэростата на высоте 40 м, и парашют не успел раскрыться. Чтобы испытать парашют Жюкмесса, 8 июля 1917 г. подпоручик Юхименко совершил прыжок с высоты 680 м. Соединительная веревка не выдержала, оборвалась, и воздухоплаватель разбился. Погиб штабс-капитан Боннет. Его парашют был накрыт горячей оболочкой аэростата и сгорел в воздухе. Разбился прапорщик Мельников, покинувший корзину аэростата не с той стороны, в результате чего стропы парашюта оборвались.

Прыгая с парашютом Жюкмесса, погибло 8 человек. Прыжки с парашютом Г. Е. Котельникова все закончились благополучно. Лишь старший унтер-офицер Кочмара, покинувший подожженный аэростат 5 июля 1917 г., приземляясь, получил ушибы.

Всего за время первой мировой войны русские воздухоплаватели совершили 65 прыжков с парашютом, из них 29 добровольных и 36 вынужденных. Четверо воздухоплавателей прыгали дважды. Был случай, когда на одном парашюте спаслись двое.

«С объявлением войны 1914 г., — писал Глеб Евгеньевич в автобиографии, — я был призван на воен-

¹⁹ Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в СССР. Период первой мировой войны (1914—1918 гг.). М., 1960. С. 119.



Г. Е. Котельников за рулем автомобиля. 1917 г.

ную службу и как основательно знакомый с автомобильным делом был зачислен в постоянный состав Офицерской автомобильной школы».²⁰

Минуло уже около трех лет с тех пор, как 27 октября 1911 г. Котельникову было выдано охранительное свидетельство за № 50 103 на ранцевый парашют, однако русского патента он так и не получил. Много лет спустя, объясняя это, Г. Е. Котельников писал: «Отчасти виною была моя тогдашняя неопытность в делах изобретательства, отчасти — мой отрыв от этого дела вследствие призыва на фронт... Как правило, патенты выдавались через год, два, три после выдачи охранительного свидетельства. Обстоятельства того времени, когда началась империалистическая война, лишили меня возможности быть в курсе дела о патентовании. Да и не интересовался я особенно этим, получив отказ в реализации своего изобретения... Я просто махнул тогда на него рукой».²¹

²⁰ Пенсионное дело Г. Е. Котельникова. ЦГА РСФСР, ф. 539, оп. 9, д. 4716, л. 9.

²¹ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 22 мая 1939 г. Собрание Ю. А. Глебова.

В армии Г. Е. Котельников занимался организацией школ военных шоферов и мотоциклистов. Сформировав автомастерскую 15-й автороты, он вместе с ней отправился на Юго-Западный фронт, где в мае 1916 г. принимал участие в знаменитом прорыве фронта австро-германских войск, вошедшем в историю под названием Брусиловского, за что получил боевые награды.

Позже Г. Е. Котельников заведовал автомастерскими Юго-Западного фронта, а затем был назначен офицером для поручений по броневым частям при штабе генерала А. А. Брусилова.

Февральская буржуазная революция застала Глеба Евгеньевича на фронте. В офицерской среде шло размежевание, отчетливо проявлялись политические взгляды. Котельников был с теми, кто считал царизм позором и горем России. А. Г. Глебов писал: «После февральской революции солдаты избрали его (Г. Е. Котельникова, — Г. Ч.) командиром одной из авторот».²²

Вскоре Г. Е. Котельников был отозван в Петроград для организации мастерских 3-й запасной автомобильной роты, стоявшей в Новом Петергофе.

После Октября. Исследования в «Летучей лаборатории». Признание

Подобно другим прогрессивно мыслящим офицерам старой русской армии, Г. Е. Котельников встретил Октябрьскую революцию как долгожданную бурю, несущую исторические перемены. Воспитанный в трудовой интеллигентной семье, хранившей демократические традиции и взгляды, Глеб Евгеньевич не мог не понимать важности и необходимости социальных перемен в России. Служба в акцизе, мытарства с изобретением, военная служба — еще сильнее укрепили в нем это убеждение.

«После Октябрьской революции, — писал он в краткой автобиографии, — я был назначен командиром мастерских 1-й автомотоциклетной красной роты, которые

²² Глебов А. Г. Воздушные будни. Рукопись. ЦГАЛИ СССР, ф. 2503, оп. 1, д. 94, л. 84.

и организовал».¹ Через много лет Котельников с гордостью говорил, что ему посчастливилось и «красным мотористом послужить».

В первые годы Советской власти он по-прежнему был тесно связан с автомобильной техникой. Работая инспектором Центральной автосекции ВСНХ, он участвовал в ревизиях авточастей. В этот период времени его изобретательская мысль была направлена преимущественно в область автомобильной техники — Котельников сконструировал оригинальную запальную свечу и устройство для запуска автомобильных двигателей. От работы над средствами спасения для авиаторов он временно отошел и не знал, что в 1918 г. его парашют оказался объектом внимательного изучения.

Первой авиационной научно-исследовательской организацией Советской республики стала «Летучая лаборатория», основанная в Москве Н. Е. Жуковским и авиатором Б. И. Россинским. Лаборатория была создана весной 1918 г. и предназначалась для изучения летательных аппаратов, авиационного оборудования и приборов в реальных условиях — на аэродроме и в воздухе.

По инициативе воздухоплавателя Н. Д. Анощенко в «Летучей лаборатории» был создан Аэростатный отдел, в котором намечалось проводить аэродинамические, метеорологические, аэростатические и аэрофотографические эксперименты, а также исследования в области парашютной техники.

Последнему вопросу Н. Д. Анощенко — опытный воздухоплаватель — хотел уделить особенно пристальное внимание. «Парашютный вопрос, — писал он, — слишком важен, чтобы на него не обращать должного внимания. Ведь парашют — это последняя надежда воздухоплавателя».²

Работа намечалась большая. «Я решил, — писал Анощенко, — исследовать наши парашюты и их системы подвесок для выработки наилучшего типа».³

¹ Пенсионное дело Г. Е. Котельникова. ЦГА РСФСР, ф. 539, оп. 9, д. 4716, л. 9, 9 об.

² Анощенко Н. Д. О парашютах. Статья 2-я // Тр. Аэростатного отдела «Летучей лаборатории». М., 1918. Сб. 1. С. 31.

³ Анощенко Н. Д. Отчет о деятельности Аэростатного отдела «Летучей лаборатории» // Тр. Аэростатного отдела «Летучей лаборатории». М., 1918. Сб. 1. С. 17.

Необходимо было изучить поведение парашюта на различных этапах его действия: в процессе раскрытия, снижения, приземления.

В те годы в наших воздухоплавательных частях имелись лишь два типа парашютов — Котельникова и Жюкмесса. Они-то и стали предметом детальных исследований.

Выводы, сделанные Н. Анощенко в статье «О парашютах», оказались весьма интересными и важными. Было установлено, что купол парашюта Г. Е. Котельникова сконструирован более рационально, чем французского. Площадь купола, диаметр полюсного отверстия, длина строп — все эти параметры Котельников выбрал удачнее, чем Жюкмесс. Крепление спасающегося в двух «точках», как это было сделано в русском парашюте, явилось шагом вперед по сравнению с одноточечным у Жюкмесса, поскольку обеспечивало безопасное приземление человека.

Парашют Г. Е. Котельникова раскрывался через 2—3 с, Жюкмесса — в конце 5-й, для полного раскрытия первому требовалось около 40 м высоты, второму — более 120 м. Стальной тросик, зашитый в кромку купола русского парашюта, обеспечивал его быстрое и надежное раскрытие, снижение получалось устойчивым. Парашют Жюкмесса был подвержен вращению, раскачиванию, большому сносу.

В заключении своей статьи Анощенко писал: «Теперь, подводя итоги всему предыдущему исследованию систем парашютов, мы находим, что жюкмессовский парашют гораздо хуже котельниковского и опаснее его.

Если мы примем во внимание, что он обходится почти вдвое дороже котельниковского, то мы прямо должны заявить, что его следует изъять из употребления в воздушном флоте и заменить котельниковским временно, впредь до выработки наилучшего типа парашюта, общие характерные черты которого уже намечаются сейчас».⁴

В конце первой мировой войны появились сообщения, что немецкие летчики выпрыгивают из поврежденных в бою самолетов и спасаются на парашютах, созданных в 1913 г. инженером О. Хейнике. Парашют

⁴ Анощенко Н. Д. О парашютах. Статья 2-я. С. 30.

этот укладывался в мешок и с помощью пояса крепился к телу пилота. Раскрывался он принудительно посредством вытяжной веревки, которая одним концом прикреплялась к самолету, а другим — к куполу парашюта.⁵

В Англии к этому времени был также сконструирован парашют Е. Р. Кальтропа с принудительным способом раскрытия.⁶

Американцы позже всех приступили к созданию авиационного парашюта, это было уже после окончания первой мировой войны. На средства американской армии в 1918 г. была организована небольшая группа инженеров и парашютистов-профессионалов для разработки парашюта, наиболее приемлемого в авиации.⁷ Группу возглавил майор Е. Л. Гофман, но главными действующими лицами ее оказались Флорид Смит — инженер, опытный пилот — и Лесли Ирвин — энтузиаст парашютизма, совершивший до прихода в группу Гофмана много прыжков с воздушного шара и самолета. Исследовательские и конструкторские работы велись на аэродроме Мак-Кук в г. Дейтоне (штат Огайо).

Знала ли группа Гофмана о ранцевом парашюте Котельникова, о тех принципах, на которых он был создан, неизвестно, но требования к авиационному парашюту, выработанные в Мак-Куке, были весьма близки к тем, которые сформулировал Г. Е. Котельников еще в 1911 г. Список требований к парашюту, составленный американскими конструкторами, включал 11 пунктов.

1. Парашют должен позволять покинуть машину в любом ее положении.
2. Парашют может быть раскрыт самим спасающимся в любой момент свободного падения.
3. Парашют должен быть постоянно пристегнут к летчику, пока тот находится в кабине самолета.
4. Действие парашюта должно быть как можно более простым.
5. В сложенном виде парашют должен занимать

⁵ *Wissmann G. Geschichte der Luftfahrt // Veb Verlag Technik. Berlin, 1960. S. 277.*

⁶ *The encyclopedia Americana. 1957. Vol. 24. P. 274.*

⁷ Там же.

мало места и должен быть так расположен, чтобы не мешать действиям пилота.

6. Парашют должен быстро раскрываться и выдерживать при этом значительную нагрузку.
7. При спижении пилот должен иметь возможность управлять парашютом.
8. Подвесная система должна быть прочной, удобной, предохранять от травм при раскрытии парашюта и подгоняться к человеку любого роста и комплекции.
9. Подвесная система должна надежно удерживать летчика и быстро сниматься в случае приводнения или при сильном ветре.
10. Конструкция всех частей парашюта должна отличаться равнопрочностью.
11. Парашют должен быть несложным по устройству и легко укладываться, с наименьшей затратой времени.⁸

Стараясь воплотить в жизнь эти требования, Ф. Смит и его помощники сравнивали различные варианты конструкции купола и ранца, запирающих приспособлений и подвесной системы. В результате появился парашют так называемой модели «А». В июле 1918 г. Ф. Смит, внесший наибольший вклад в создание этого парашюта, обратился за патентом. В мае 1920 г. он получил американский патент за № 1 340 423 на авиационный ранцевый парашют.⁹

Ранец парашюта был мягким, из ткани, и в раскрытом виде напоминал конверт с четырьмя клапанами. Он крепился на спине летчика к подвесной системе. «Особенностью изобретения, — говорилось в патенте, — является использование маленького парашюта в качестве средства надежного вытягивания главного парашюта». Этот маленький, вытяжной, парашют имел складные спицы с пружинным механизмом, мгновенно раскрывающим купол парашютика.

Для облегчения раскрытия парашюта Г. Е. Котельников, как уже говорилось, предложил упругую проволочную спираль или стальной тросик, зашитые

⁸ *Lucas I. The Big Umbrella // The history of the parachute from da Vinci to Apollo. London, 1973. P. 73—75.*

⁹ Американский патент № 1 340 423. Заявлен 27 июля 1918 г. Выдан 18 мая 1920 г.

в кромку купола. В парашюте Ф. Смита для этой же цели были применены упругие стальные пластинки. Отгибая кромку, они тем самым открывали путь воздушному потоку под купол парашюта.

Подвесная система, изготовленная из прочных ремней, весьма напоминала «амуницию» парашюта Г. Е. Котельникова. В ней также имелись поясной ремень, нагрудно-наспинный и два плечевых. Ремни также застегивались при помощи обычных пряжек. Правда, было и существенное дополнение: ножные обхваты. Летчик подвешивался к парашюту в двух «точках», а лямки были снабжены карабинами для быстрого, в случае необходимости, отсоединения.

Для того чтобы раскрыть парашют, следовало потянуть за кольцо, висящее на груди авиатора. Кольцо посредством шнуров было связано с запирающим приспособлением примитивной конструкции — в виде нитяных петель, соединявших клапаны ранца. Петли разрывались, когда летчик тянул за кольцо.

Ячеек-сот для укладки строп, резинок, оттягивающих клапаны при раскрытии ранца, вытяжного троса со шпильками, люверсов и конусов в парашюте Ф. Смита 1918 г. еще не было. Эти важные детали (кроме сот) в американском авиационном парашюте появились немного позже. Известен, например, французский патент Ф. Смита № 514562 (заявка была подана 27 апреля 1920 г.), где уже есть и резинки, и запирающее приспособление, состоящее из трех шпилек на общем тросе, конусов и люверсов (отверстий) в клапанах ранца. Подвесная система была снабжена вместо ненадежных пряжек прочными карабинами.

Сначала с таким парашютом американцы сбрасывали манекен. Парашют действовал безотказно. Тогда было признано возможным испытать его с человеком.

Первый прыжок с парашютом свободного раскрытия был совершен Л. Ирвином 28 апреля 1919 г. На спине смельчака находился главный парашют, на животе — запасной. Ирвина поднял в воздух Ф. Смит. На высоте около 500 м он вывел машину в горизонтальный полет. Ирвин помахал пилоту рукой и бросился за борт. Он пролетел в свободном падении мет-

ров 300 и только на расстоянии 200 м от земли раскрыл парашют.

Вскоре, вслед за Ирвином, прыжки с парашютом совершили и другие испытатели.

В июне 1919 г. Л. Ирвин получил от военного ведомства заказ на изготовление 300 ранцевых парашютов.

22 октября 1922 г. впервые для спасения был использован парашют с ручным раскрытием — благодаря парашюту спас свою жизнь пилот ВВС США лейтенант Г. Гаррис, истребитель которого разрушился в воздухе.

В январе 1923 г. парашют был введен в американской военной авиации как обязательная принадлежность снаряжения летчика.

Об экспериментах в Мак-Куке, о прыжке Л. Ирвина Г. Е. Котельников ничего не знал. В эти тяжелые для Советской республики годы гражданской войны и иностранной интервенции вести из-за рубежа доходили с трудом и нескоро. Изобретатель работал, не получая новейшей информации о последних достижениях зарубежных конструкторов парашютов, не имея сведений о новых иностранных патентах. Идеи же у него были интересные.

Работа Г. Е. Котельникова получила теперь заслуженное признание. В Комитете по делам изобретений при ВСНХ 12 февраля 1921 г. был поставлен вопрос о премировании Котельникова как изобретателя ранцевого парашюта. «Принимая во внимание, — говорилось в постановлении оценочной комиссии Комитета по делам изобретений, — преимущество принятого для снабжения авиачастей парашюта системы Котельникова перед другими, тоже принятыми в авиачастях, парашютами французской системы Жюкмесса, а также то обстоятельство, что парашют Котельникова является единственным парашютом русской конструкции, присудить Котельникову поощрительную премию в размере 500 000 руб.»¹⁰

В то время подмиллиона были небольшой суммой. Да и не деньги обрадовали изобретателя. Премия для

¹⁰ Выписка из протокола заседания оценочной комиссии Комитета по делам изобретений при ВСНХ от 12 февраля 1921 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

него явилась в первую очередь знаком высокой оценки его изобретательской деятельности. На квартире изобретателя за счет государства была оборудована отличная мастерская-лаборатория с токарным станком и обширным набором различных инструментов. «Я снова принялся за работу, — писал Г. Е. Котельников, — стал совершенствовать свой парашют и работать над новыми парашютными конструкциями, которые могли стать полезными в хозяйственной жизни страны и в деле ее обороны».¹¹

Новые идеи и новые изобретения в области парашютостроения

Летом 1923 г. Г. Е. Котельников чувствовал особенный творческий подъем. В августе этого года по приглашению Общества друзей воздушного флота он приехал со своими новыми изобретениями в Москву. Газета «Правда» опубликовала о нем статью. Отметив многогранность его изобретательской деятельности, рассказав о нелегком пути, пройденном изобретателем в дореволюционное время, газета писала: «Сейчас товарищ Котельников занят серьезной работой по массовому спасанию пассажиров. Ему требуются специальная лаборатория и средства...»

Тов. Котельников — „уникум“ в своем роде. Его знания и опыт в деле воздушного спасания велики. Необходимо ему оказать полное содействие и возможность плодотворной деятельности. Этого настоятельно требует дело строительства и укрепления Красной авиации».¹

Почти одновременно Г. Е. Котельников разработал несколько оригинальных конструкций применительно к парашютам. Он убедился на опыте, что принудительно выбрасывать купол из ранца нет необходимости — достаточно, чтобы парашют лишь «потерял» оболочку. Оказавшись в воздухе, купол его непременно раскроется. Глеб Евгеньевич решил отка-

¹¹ Котельников Г. Е. Парашют. М.; Л., 1943. С. 100.

¹ Розенблат Г. Наши изобретатели: Г. Е. Котельников // Правда. 1923. 28 августа.

заться от металлического ранца и выталкивающих пружин. К этой идее он пришел еще в 1920 г., а быть может, и раньше. В письме в Научно-технический комитет Главного управления ВВС РККА от 25 июня 1920 г. изобретатель отмечал: «Кроме того, у меня имеется последняя модель ранца: легкая, брезентно-пружинная, но привилегия на этот вариант мной не заявлена, и дать объяснения и продемонстрировать я мог бы лишь лично».²

Это был парашют с полужестким ранцем, который получил название РК-2 («Русский, Котельникова, модель вторая»). У нового ранца были жесткое дно и жесткие откидные (на плоских пружинах) боковинки. Закрывался ранец крышкой из брезента, в которую также были вшиты плоские пружины. Запирающее приспособление состояло из трубчатых петель, в которые пропускалась длинная шпилька.

На парашют с полужестким ранцем Г. Е. Котельников 9 августа 1923 г. подал патентную заявку (заявочное свидетельство № 10 892) и вскоре продемонстрировал модель этого парашюта в Научно-техническом комитете Главвоздухфлота. Модель получила одобрение. «На отпущенные средства, — писал изобретатель, — я должен был сделать несколько опытных экземпляров».³

В 1923 г. он разработал также грузовой парашют, так называемый Авиапочтальон. Парашют был предназначен для доставки почтовых отправок (газет, писем, легких посылок) в пункты, лежащие на линиях воздушных сообщений.

Парашют состоял из контейнера, в котором помещался груз. На крышке контейнера укладывался купол парашюта. Поверх одевался брезентовый чехол. Раскрывался парашют принудительно — посредством шнура длиной около 10 м. «Прибор, — подчеркивал изобретатель в патентном описании, — может быть рассчитан на любой вес сбрасываемого груза».

Патентную заявку на «Авиапочтальон» Котельников подал 20 августа 1923 г. Патент за № 5280 ему был выдан лишь спустя пять лет, 31 мая 1928 г.

² Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

³ Котельников Г. Е. Парашют. М.; Л., 1943. С. 102.

Однако еще задолго до получения патента Котельников пытался внедрить свое изобретение в существовавшем тогда Обществе гражданского воздушного флота «Добролет». В августе 1923 г. он писал в правление Общества: «Предлагаемый мною прибор „Авиапочтальон“ (привилегия заявлена) прежде всего прост по своему устройству и удобен в обращении».⁴ Внедрить изобретение, однако, не удалось, но в историю парашютной техники «Авиапочтальон» вошел как один из первых грузовых парашютов.

Глеб Евгеньевич обдумывал смелую идею парашюта коллективного спасания. Он полагал, что такой парашют может понадобиться при массовых перевозках пассажиров. «Вынужденный прыжок с самолета с громадной высоты даже для „человека воздуха“ — пилота, наблюдателя, механика — дело далеко не простое, требующее известной уверенности, выдержки, хладнокровия, — писал Котельников. — Что же касается обыкновенного пассажира, то простая человеческая психология говорит за то, что в большинстве случаев он, даже снабженный парашютом, растерявшись, вряд ли выпрыгнет с ним в бездну».⁵

Изобретатель предложил в катастрофических ситуациях с самолетами применять вместо индивидуальных парашютов один, общий, для всех пассажиров. Другими словами, — спускать на парашюте всю пассажирскую кабину.

Патентная заявка на парашют коллективного спасания была готова у Г. Е. Котельникова к 4 октября 1923 г. Изобретатель считал, что предлагаемый им метод спасания пассажиров «как нельзя лучше» применим к самолетам типа «Юнкерс-13», которые в 20-е годы использовались на пассажирских линиях нашей страны.

Устройство же этой парашютной системы представлялось ему в следующем виде.

⁴ Заявление Г. Е. Котельникова в правление Общества «Добролет» от 20 августа 1923 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

⁵ Описание способа устройства приспособления на самолете для коллективного спасания пассажиров во время катастроф в воздухе, предлагаемого конструктором Г. Е. Котельниковым. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

Пассажирская кабина вставляется внутрь самолета и закрывается плотно прилегающей к фюзеляжу крышкой, имеющей впереди замок, а сзади, в хвостовой части машины, — шарнир. Стропы парашюта прикрепляются к пассажирской кабине. Купол парашюта укладывается под крышку фюзеляжа. В случае серьезной аварии, грозящей жизни пассажиров, пилот нажимает на рычаг, раскрывает замок. «Поток встречного воздуха, — пояснял изобретатель, — откидывает крышку на хвост, и парашют, скользя по ней и развернувшись за самолетом, вытягивает кабину».⁶ Пилоты же спасаются на индивидуальных парашютах.

Конечно, Котельников не мог не понимать, что предложенный им способ спасания может быть использован и в военной авиации. «Само собой разумеется, — утверждал он, — что применение этого способа вполне возможно не только на пассажирских линиях... но, за некоторыми изменениями в конструкции, может оказаться весьма полезным и для спасания всего экипажа военного самолета».⁷ Изобретатель уже был готов начать конструкторские разработки. Он писал: «По заданию и указаниям со стороны Научно-технического комитета надлежащие конструкции могут быть мною разработаны».⁸

Но тогда, в 20-х годах, до практического осуществления этого изобретения было еще очень далеко. Лишь много лет спустя в зарубежной печати появились сообщения о создании сверхзвуковых военных самолетов с отделяющимися кабинами.⁹ Тем не менее на «устройство для спасания пассажиров при аварии самолета» (парашют коллективного спасания) Г. Е. Котельников 30 апреля 1927 г. получил патент за № 2701.

Тесно связано с парашютом коллективного спасания для самолетов другое изобретение Г. Е. Котельникова — корзинный парашют для привязных аэростатов.

Глеб Евгеньевич рассказывал, как однажды, еще

⁶ Там же.

⁷ Письмо Г. Е. Котельникова в Научно-технический комитет Управления ВВС от 23 июня 1928 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

⁸ Там же.

⁹ Алексеев С. М., Балкин Я. В., Гершкович А. М. и др. Средства спасения экипажа самолета. М., 1975. С. 25—27.

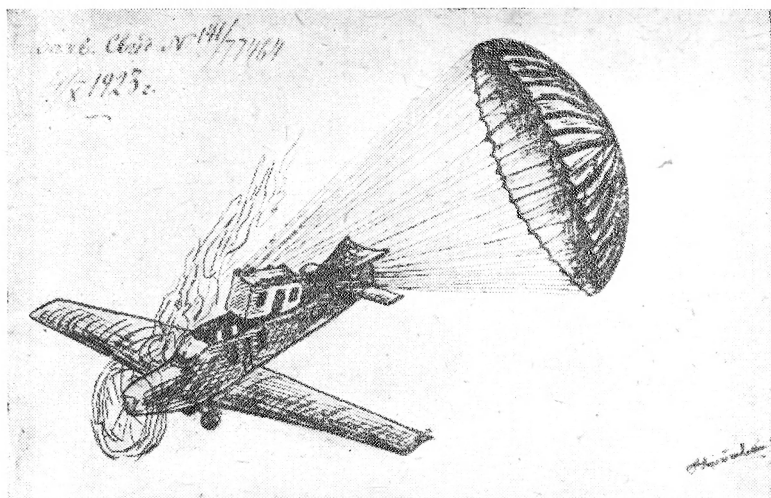
в годы первой мировой войны, ему довелось быть свидетелем гибели русского наблюдательного аэростата. Невзирая на сильный заградительный огонь, австрийский летчик атаковал аэростат и выпустил в него зажигательную ракету. Аэростат запылал. Воздухоплаватели спаслись при помощи парашютов, корзина же аэростата и все, что в ней находилось — телефон, наблюдательные инструменты, пулемет, — было разбито, исковеркано. Уже тогда у Котельникова возникла мысль создать для аэростата парашют, который бы плавно опускал на землю корзину с наблюдателями и всем имуществом.

Заявку на такой парашют он сделал 8 июля 1924 г., а 31 июля 1926 г. получил патент за № 1469. Изобретение называлось: «Приспособление для отрывания gondoly от аэростата в несчастных случаях и спуска ее на парашюте». Котельников разработал не только конструкцию большого парашюта, имевшего купол диаметром 12 м и, следовательно, площадь более 100 м². В комплект «приспособления» входило также устройство для быстрого отсоединения корзины (гondолы) аэростата. Чтобы отделить ее, достаточно было энергично повернуть штурвал, расположенный над головой воздухоплавателя. При этом вытаскивались болты-чеки из металлического кольца, к которому была прикреплена корзина, и последняя отделялась. Падая, она вытягивала стропы и купол парашюта, уложенные в мешке-чехле из прорезиненной клеенки.

Конструкция gondольного парашюта получилась весьма удачной: простой, удобной и надежной.

Парашютом сразу же заинтересовался Научно-технический комитет Главного управления ВВС. «Признать желательным, — говорилось в заключении Научно-технического комитета, — детальную разработку данного приспособления и постройку опытного экземпляра с целью испытания».¹⁰ По ходатайству комитета Отдел военных изобретений отпустил 2000 руб. золотом на постройку экспериментального образца корзины парашюта.

¹⁰ Заключение на приспособление для отрывания gondолы от аэростата в несчастных случаях и спуска ее на парашюте по системе конструктора Г. Е. Котельникова. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.



Парашют коллективного спасения Г. Е. Котельникова. Рисунок изобретателя. 1923 г.

Летом 1925 г. парашют был изготовлен, доставлен из Ленинграда в Москву и сдан на склад опытного аэродрома. Этот огромный купол из парусины (шелка достать не удалось) был сшит на обычной домашней швейной машинке руками изобретателя и его жены — Юлии Васильевны. Парашют получил обозначение РК-4.

Испытания его начались под Москвой в конце лета 1925 г. и завершились полным успехом. На заседании Технической секции Научно-технического комитета Главного управления ВВС 2 сентября 1925 г., рассматривавшего результаты испытаний корзинного парашюта, было решено:

1. Считать парашют системы Котельникова РК-4 для спуска всей корзины выдержавшим испытание.
2. Парашют считать пригодным для аэростатов типа „Како“.
3. Предложить конструктору выработать тип подвески парашюта для аэростатов типа „Како“.
4. Просить Отдел снабжения изготовить три образца парашюта под руководством тов. Котельникова для окончательных приемочных испытаний.

5. Просить тов. Котельникова предоставить в Научный комитет чертежи парашюта». ¹¹

Завершающие, приемочные, испытания корзинного парашюта состоялись в начале сентября 1926 г. Московская «Рабочая газета» 11 сентября 1926 г. поместила сообщение своего корреспондента с места испытаний. «Крупное изобретение тов. Котельникова. Гарантия безопасного спуска», — так газета характеризовала корзинный парашют. «За все время опытов, — отмечалось в ней далее, — не было ни одного случая, чтобы парашют не распустился. Тов. Котельников конструирует сейчас парашюты, приспособленные как для самолетов, так и для аэростатов». ¹² Сообщение об испытаниях парашюта РК-4 опубликовала и газета «Вечерняя Москва». ¹³

Корзинный парашют был принят на вооружение воздухоплавательных частей РККА.

Фактически параллельно с разработкой конструкции корзинного парашюта Глеб Евгеньевич занимался изготовлением нескольких экземпляров индивидуальных парашютов с полужестким ранцем — РК-2. Как уже отмечалось, для этой работы Главвоздухфлотом изобретателю были отпущены денежные средства. К лету 1924 г. ему предстояло создать 6 парашютов — 3 шелковых и 3 из бумажной ткани. ¹⁴ «Всю зиму я готовил опытные экземпляры своего парашюта, — вспоминал Глеб Евгеньевич. — И только в начале лета 1924 г. смог доставить парашюты из Ленинграда в Москву на опытный аэродром». ¹⁵

Страна переживала тяжелое время. Последствия гражданской войны — хозяйственная разруха, нехват-

¹¹ Выписка из журнала № 59 заседания Технической секции Научно-технического комитета Главного управления ВВС РККА от 2 сентября 1925 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

¹² С. Х. Переворот в строительстве парашютов. Крупное изобретение тов. Котельникова. Гарантия безопасного спуска // Рабочая газета. 1926. 11 сентября.

¹³ Равов Т. Новое советское изобретение. Коллективный парашют системы Г. Е. Котельникова // Вечерняя Москва. 1926. 11 сентября.

¹⁴ Отчет в израсходовании аванса на постройку шести комплектов ранцев-парашютов системы Г. Е. Котельникова..., отпущенного НТК при Главвоздухфлоте РККА. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

¹⁵ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 102.

ка нужных материалов — сильно осложняли и без того трудную задачу, стоявшую перед изобретателем. Котельников вынужден был применять малопригодные, недостаточно прочные материалы, которые удавалось ему приобрести. И все же к намеченному сроку все шесть парашютов были готовы: три — из шелка, один — из сатина и два — из мадаполама.

«Еще по дороге в Москву, когда я вез ранцы РК-2, — вспоминал изобретатель, — я задумал сделать ранец-конверт с четырьмя клапанами и по приезде наскоро соорудил такую модель из брезента, которую решил взять с собой на испытания».¹⁶

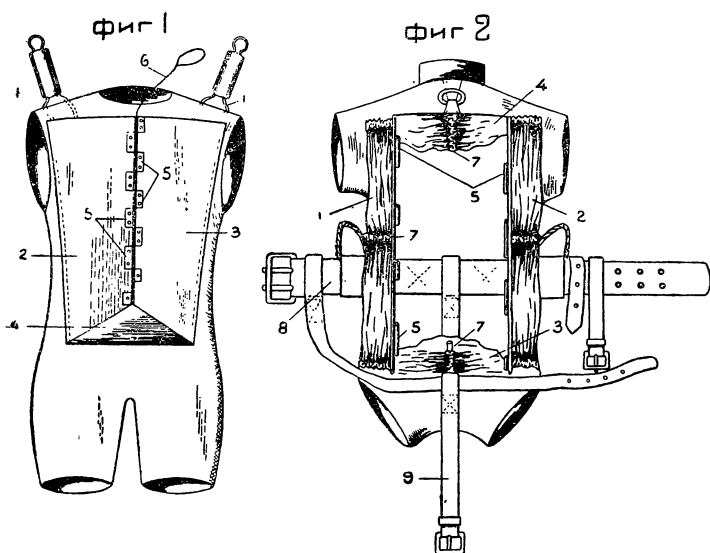
Испытания начались 28 июня 1924 г. на аэродроме в Кунцево. Манекен с парашютом РК-2 несколько раз сбросили с привязного аэростата. Парашюты с куполами из шелка и сатина раскрывались хорошо. В тот же день испытали и парашют с мягким ранцем. Это был парашют оригинальной конструкции. Клапаны его ранца пришивались непосредственно к летному костюму. Таким образом, ранец и костюм составляли одно целое. Котельников назвал свой новый парашют «Прозлетом», т. е. прозодеждой летчика.

«Костюм „Прозлет“, — писал изобретатель, — устроен так, что он заменяет собою и ранец для укладки парашюта и шлейную амуницию для подвески человека к парашюту. Изготовленный из крайне прочного льняного брезента, он на спине, снаружи, имеет пришитые клапаны, соединяющиеся в конверт при помощи вертикальных трубчатых петель, имеющих на краях клапанов и запирающихся одновременно пропускаемым через них гибким и упругим стальным тросом».¹⁷ Лямки парашюта через амортизаторы прикреплялись к ремням, подшитым к плечевым частям костюма.

«Прозлет» имел ряд преимуществ перед парашютами с отдельным мягким ранцем. Укладка получалась более компактной, толщиной в 6—7 см. Вес парашюта равномерно распределялся по телу летчика. «Прозлет» меньше ограничивал свободу движений авиатора при управлении самолетом. В таком костюме летчик легче

¹⁶ Там же.

¹⁷ Укладка парашюта системы Котельникова в спецкостюме «Прозлет» (обр. 1924). Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.



Парашют «Прозлет». Чертежи к патенту № 1607.

переносил бы динамический удар при раскрытии парашюта.

Испытания «Прозлета» продолжались до поздней осени 1924 г., до первого снега. Сбрасывания манекена производились сначала с аэростата, а затем — с самолета. Они были продолжены и в 1925 г. Не все эксперименты проходили гладко. Причина неудач заключалась в недостаточной прочности парашютов, изготовленных из неподходящих материалов. То разрывалась стропа, то лямка, то купол. Котельников писал: «23 августа 1924 г. манекен, одетый в мой „Прозлет“ с уложенным в него парашютом, подняли на самолете „Фоккер“ на высоту в тысячу метров и оттуда сбросили. Парашют быстро освободился из оболочки „Прозлета“ и хорошо развернулся на второй секунде. Скорость спуска оказалась 4—5 метров в секунду.

Но вот попробовали уложить в „Прозлет“ парашют, сшитый из мадаполама — довольно грубого бумажного материала. Он так сплющивался в укладке, что разворачивать его приходилось прямо-таки силой. И опыт

с этим парашютом кончился неудачей: ранец раскрылся, но купол из-под клапанов не вышел».¹⁸

Изобретатель ввел в конструкцию парашюта ранцевые резинки. Они вшивались в клапаны и собирали их при раскрытии ранца гармошкой, оставляя купол совершенно свободным.

Патентная заявка на «Прозлет» была подана Котельниковым 4 июля 1924 г. В патенте за № 1607, выданном 31 августа 1926 г. (см. с. 104), описывался ранец в двух вариантах: трехклапанный и четырехклапанный. Сот для укладки строп «Прозлет», описанный в патенте, не имел. Предусматривалось раскрытие ранца двух видов: принудительное — с помощью вытяжного шнура, соединенного с самолетом, и ручное. О втором способе в патенте было сказано: «Для произвольного же действия парашюта, при выскакивании из самолета или аэростата, трос выдергивается рукой из петель, запирающих конверт, после чего парашют освобождается для раскрытия воздухом».

Хотя действие «Прозлета» было достаточно надежным, использование его на практике признали нерациональным. Указывалось, в частности, на трудность подгонки костюма по росту и фигуре летчика, на невозможность использования его во все сезоны года.

Лишь много лет спустя, в век реактивной авиации, идея Г. Е. Котельникова нашла практическое применение. Была создана летная одежда, объединенная с элементами крепления парашюта. Подвесная система одновременно выполняла роль и привязных ремней. Это дало возможность уменьшить массу снаряжения, улучшить условия пилотирования, значительно повысить пределы переносимых летчиком перегрузок.¹⁹

Почти одновременно с «Прозлетом» Г. Е. Котельников разработал и другой вариант парашюта с мягким ранцем, прикрепляемым уже не к одежде пилота, а к ремням подвесной системы. Этот парашют изобретатель назвал РК-3. На создание двух экземпляров РК-3 Котельников в середине апреля 1926 г. получил от Научно-технического комитета Главного управления

¹⁸ Котельников Г. Парашют. М.; Л., 1943. С. 102.

¹⁹ Алексеев С. М., Балкин Я. В., Гершкович А. М. и др. Средства спасения экипажа самолета. М., 1975. С. 64.

ВВС ассигнование.²⁰ Парашюты, как вспоминал изобретатель, «были готовы уже через месяц» и в мае 1926 г. доставлены на испытательный аэродром.

Итак, за короткий срок, менее чем за три года, Г. Е. Котельников разработал конструкции различных парашютов и на четыре из них («Авиапочтальон», парашют коллективного спасания, корзинный и «Прозлет») получил патенты. Он собственноручно изготовил около десятка парашютов (в том числе огромный корзинный), участвовал в их испытаниях, «на ходу» успевая разрабатывать новые варианты конструкций.

В апреле 1926 г. все свои парашютные патенты изобретатель передал безвозмездно в дар Советскому государству. Учитывая большие заслуги Г. Е. Котельникова, его многолетнюю работу в области конструирования парашютов, в 1927 г. ему была назначена персональная пенсия.

Это было время, когда ранцевые парашюты свободного действия начали распространяться по всему миру. Лучшим тогда считался американский парашют «Ирвин». Он имел удачную конструкцию и был изготовлен из хороших материалов по тщательно разработанной технологии. «Ирвин» стал основным спасательным средством для летчиков не только в США, но и в Англии, Франции, Бельгии, Польше, Югославии.

Наша страна, не имея еще собственного парашютного производства, была вынуждена закупить около 1800 парашютов типа «Ирвин» для снабжения ими летного состава и несколько десятков учебно-тренировочных парашютов того же типа.

Вначале парашютами снабжались только летчики-испытатели. В июне 1927 г. этот парашют спас жизнь советскому летчику М. М. Громову, впоследствии Герою Советского Союза. Громов испытывал на штопор истребитель конструкции Н. Н. Поликарпова. Сделав несколько витков, летчик стал выводить машину из штопора, однако истребитель продолжал вращаться. К счастью, у Громова был парашют (он взял его с собой неохотно, подчинившись приказу). С большим тру-

²⁰ Отчет в израсходовании аванса, отпущенного на постройку парашютов Котельникова РК-3. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

дом на двадцать втором витке ему удалось покинуть машину. Выждав несколько секунд, Громов выдернул кольцо, раскрыл парашют и благополучно приземлился.

Взволнованный этим происшествием, Г. Е. Котельников обратился с письмом к наркому по военным и морским делам К. Е. Ворошилову. Он писал о важности парашюта в авиации и воздухоплавании, о настоятельной необходимости начать исследовательскую работу в этой области. Подчеркивая, что авиаторы все еще не дооценивают парашют и нередко смотрят на него как на обузу, предлагал обязать их «прямо-таки в порядке декрета» при полетах всегда иметь с собой парашют. «Я уверен, что этот яркий пример, — писал изобретатель о прыжке М. М. Громова, — должен заставить даже самых упорных из летчиков взглянуть на парашют с бóльшим доверием и уважением».²¹

События, последовавшие вслед за спасением М. М. Громова, еще раз подтвердили точку зрения изобретателя на парашют и его роль в авиации. Через год благодаря парашюту спасся летчик-испытатель В. Писаренко. Он покинул самолет, который также не удалось вывести из штопора. Еще год спустя, спасся летчик-испытатель Б. Бухгольц. Отношение летчиков к парашюту стало меняться.

Но, разумеется, за счет купленных иностранных парашютов можно было удовлетворить лишь минимальную потребность нашей авиации в спасательных средствах. Долго зависеть от заграничных парашютных фирм наша авиация не могла. Советское государство должно было наладить выпуск собственных парашютов.

Летом 1930 г. к опытному изготовлению парашютов приступила первая в нашей стране специализированная фабрика. Возглавил ее военный инженер М. А. Савицкий. Началось производство парашютов для летчиков — ПЛ-1 и наблюдателей — ПН-1. Над их созданием работали талантливые конструкторы Н. А. Лобанов, И. Л. Глушков, Ф. Д. Ткачев, внесшие огромный вклад в становление и развитие отечественного пара-

²¹ Копия письма Г. Е. Котельникова К. Е. Ворошилову от 28 июня 1927 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

пютного производства. В результате в 1932 г. в нашей стране был налажен выпуск всех видов парашютов — спасательных, десантных, спортивных, специального назначения.²²

Создание парашютов было делом новым. Многие приходилось начинать с самого начала. Опыт Г. Е. Котельникова тут мог очень пригодиться — как-никак, он лично изготовлял несколько десятков парашютов.

Зимой 1931 г. изобретатель получил письмо из Научно-испытательного института ВВС РККА. В нем сообщалось, что при парашютной фабрике организуется Опытный отдел, который будет заниматься разработкой новых образцов парашютов. «Принимая во внимание Ваши прежние работы по парашютам, — говорилось в письме, — очень хотел бы, чтобы Вы приняли участие в работе этого отдела. Поэтому прошу Вас связаться с техническим директором парашютной фабрики тов. Савицким... на предмет выяснения вопроса о Вашем участии в работе Опытного отдела».²³ Письмо было подписано начальником 5-го отдела НИИ ВВС инженером Соловьевым.

Такое предложение не могло не обрадовать старого изобретателя. И хотя уже близилось шестидесятилетие, он готов был помогать молодым советским конструкторам парашютов практическим участием в их важной и сложной работе. Обращаясь к М. А. Савицкому, он писал: «Я принципиально согласен принять участие в деле дальнейших разработок парашюта, но в данное время для меня возникает вопрос: каким образом я смог бы принять участие в этой работе, не покидая Ленинграда, где я работаю в проектно бюро по разработке технологических процессов.

Таким образом, если бы явилась возможность со стороны Опытного отдела давать мне задания или же вызывать меня в Москву для совещаний, консультаций и тому подобного, то такой способ участия в работе для меня явился бы и желательным, и возможным».²⁴

²² Глушков И. Л. Советское парашютостроение // Под куполом парашюта. М., 1947. С. 97.

²³ Письмо начальника 5-го отдела НИИ ВВС РККА инженера-механика Соловьева Г. Е. Котельникову от 25 декабря 1931 г. Собрание Ю. А. Глебова.

²⁴ Копия письма Г. Е. Котельникова М. А. Савицкому от 1 января 1932 г. Собрание Ю. А. Глебова.

К сожалению, организовать участие Г. Е. Котельникова в работе парашютной фабрики и ее Опытного отдела не удалось. Однако Глеб Евгеньевич продолжал разрабатывать новые идеи. «При всех огромных достижениях советского парашютизма, — писал Г. Е. Котельников, — перед ним стоит ряд задач, которые еще предстоит решить в коллективной работе. На очереди дальнейшее усовершенствование парашюта, разработка различных видов специального применения его. Не все завоевания научно-технической мысли в этом отношении нами использованы».²⁵

Он модернизирует свое старое изобретение — «тормозной парашют», конструирует «газовый парашют», т. е. комбинацию парашюта и воздушного шара, оболочка которого наполнялась бы уже в воздухе. Такое устройство позволило бы не только медленно снижаться, но и подниматься. Эта идея разрабатывалась и другими изобретателями. «Я нашел немецкий патент еще 20-х годов на то, что хотел делать с газовым парашютом! — писал Г. Е. Котельников сыну летом 1935 г. — Точь-в-точь то же и даже газ указан — водород или гелий! ... Опыты все же буду делать».²⁶

Но особенное значение придавал Котельников задаче создания парашюта, которым можно было бы управлять и тем самым выбирать место приземления по своему желанию. «Обуздать ветер, научиться управлять парашютом — вот чего я хочу добиться сейчас», — говорил Г. Е. Котельников в одном из интервью.²⁷

Еще более определенно он высказал свой взгляд на проблему управляемости парашюта в статье, опубликованной в газете «Сочинская правда» (Котельников написал ее, находясь на юге в доме отдыха). «Вопрос об управляемости полета на парашюте, — писал изобретатель, — сейчас стоит в вершине угла. Парашют только тогда сможет стать вполне надежным. . . , когда будет найдена возможность приземления на желаемую,

²⁵ Котельников Г. Е. Рождение парашюта // На страже. 1935. 18 мая.

²⁶ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 29 августа 1935 г. Собрание Ю. А. Глебова.

²⁷ Крон Л. Дедушка русского парашюта // Вечерняя красная газета. 1935. 16 мая.

намеченную точку».²⁸ Он выражал твердую уверенность, что вопрос этот «будет решен в недалеком будущем».

К сожалению, пока не обнаружены ни чертежи, ни описание управляемого парашюта Г. Е. Котельникова. Уверенность же изобретателя полностью оправдалась. Управляемые парашюты созданы, используются, позволяя опытным спортсменам-парашютистам опускаться в цель с изумительной точностью.

В начале 30-х годов Г. Е. Котельникова заинтересовала проблема стабилизации тела парашютиста при свободном падении (затяжном прыжке). Она смыкалась с задачей обеспечения точного приземления парашютиста. Затянув падение, раскрыв парашют на минимально безопасной высоте, можно уменьшить снос. Особенно это важно, считал Котельников, в боевой обстановке при высадке парашютного десанта.

Идея Г. Е. Котельникова заключалась в следующем. Он предложил для увеличения скорости снижения применить рифовку купола, т. е. до определенного момента искусственно задерживать полное его раскрытие.

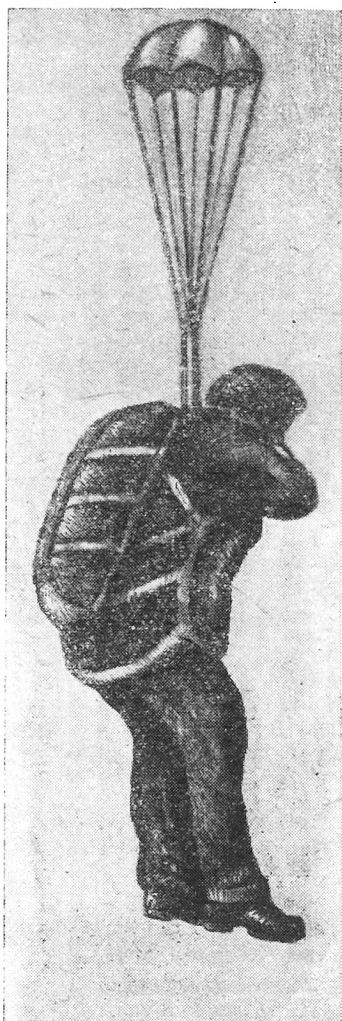
В декабре 1935 г. изобретатель подал на свой рифованный парашют патентную заявку (заявочное свидетельство № 182 427). По кромке купола он предлагал пришить легкие дюралевые кольца и сквозь них пропустить стягивающие шнуры. С помощью центральной, регулирующей, стропы натяжение шнуров можно было изменять и тем самым в большей или меньшей степени стягивать кромку купола. Парашют должен был выходить из ранца и тянуться за парашютистом, не раскрываясь и служа ему мощным стабилизатором. На заданной высоте центральную стропу следовало отпустить. Купол при этом раскрылся бы полностью и затормозил быстрый спуск.

Изобретателю хотелось на практике проверить свойства рифованного парашюта, тем более, что осуществить рифовку можно было на любом серийном парашюте. Ленинградский областной Осоавиахим запросил Москву, Центральный совет Осоавиахима, просил разрешить известному мастеру парашютизма Н. А. Ев-

²⁸ Котельников Г. Е. Парашют // Сочинская правда. 1935. 21 июня.



Г. Е. Котельников с парашютом-стабилизатором.
1936 г.



Прыжок с использованием стабилизирующего парашюта.
Рисунок Г. Е. Котельникова.

докимову совершить прыжок с рифованным парашютом. Разрешение было дано, но при этом предписывалось составить план и наметить порядок испытаний.²⁹ Состоялись ли испытания, установить не удалось. В дальнейшем рифовка нашла, как известно, практическое применение на планирующих спортивных парашютах (например, на советском парашюте ПО-9), на парашютах для спуска космических кораблей и на самолетных тормозных парашютах.

Не терял изобретатель интереса и к стабилизации тела парашютиста при затяжных прыжках. В 30-х годах идея применить для стабилизации небольшой парашютик «носилаась в воздухе». Г. Е. Котельников предложил свой вариант решения этой задачи. «Произведенные мною опыты, — писал он, — показали, что для цели стабилизации вытяжной па-

рашютик может иметь диаметр всего только около 500—400 мм при полюсном отверстии в 120 мм».³⁰ Та-

²⁹ Письмо начальника Парашютного сектора ЦС Осоавиахима СССР М. Г. Забелина от 1 февраля 1936 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

³⁰ Письмо Г. Е. Котельникова заместителю председателя ЦС

кой парашют (Котельников называл его «пилотиком») позволял бы парашютисту устойчиво падать ногами вниз, «солдатиком».

Были проведены испытания стабилизатора Г. Е. Котельникова в аэродинамической трубе Ленинградского государственного университета. Они показали, что сила сопротивления «пилотика» около сорока килограммов, т. е. вполне достаточна для того, чтобы удерживать тело человека от беспорядочного падения.

С целью пропаганды своего стабилизатора Г. Е. Котельников публикует в журнале «Самолет» статью «Стабилизация затыжного прыжка»,³¹ где подробно рассматривает проблему борьбы с «кувырканием» при затыжном прыжке. Он писал, что стабилизация может, например, понадобиться при высадке десанта. В самом деле, много лет спустя стабилизирующие парашюты стали применяться при десантировании. Стабилизатором снабжен, к примеру, советский десантный парашют Д-5.³² В письме к председателю Центрального совета Осоавиахима Р. П. Эйдеману Глеб Евгеньевич, говоря о парашюте-стабилизаторе, призывал «экспериментировать, работать, добиваться успеха путем многочисленных опытов».³³

Приближалась знаменательная дата — 25-летие ранцевого парашюта Г. Е. Котельникова. «Оглядываясь назад, — писал изобретатель, — я чувствую себя счастливым, сознавая, что мои давнишние мечты сейчас стали действительностью и при этом в таких масштабах, которых я не ожидал!».³⁴

Г. Е. Котельникову виделся парашют, еще более надежный, удобный и легкий. Он, по мнению изобретателя, должен был иметь стабилизатор, отцепные замки, амортизаторы, легкую и прочную подвесную систему. Глеб Евгеньевич мечтал разработать такой «идеальный» парашют, СК-5, как он его называл (т. е.

Осоавиахима СССР Уварову от 13 мая 1936 г. Архив Рязанского музея ВДВ, ф. Г. Е. Котельникова.

³¹ Котельников Г. Стабилизация затыжного прыжка // Самолет. 1936. № 8. С. 31, 32.

³² Лисов И. И., Арабин М. В., Сергеев Г. И. и др. Воздушно-десантная подготовка. М., 1977. С. 25.

³³ Копия письма Г. Е. Котельникова Р. П. Эйдеману от 9 марта 1937 г. Собрание Ю. А. Глебова.

³⁴ Котельников Г. 25 лет парашюта // Самолет. 1936. № 10. С. 27.

«советский, Котельникова, модель пятая»). Однако осуществить на практике эту мечту ему не довелось — парашют СК-5 остался в эскизах и рисунках изобретателя.³⁵

Изобретения в других областях техники

За долгие годы своей изобретательской деятельности Г. Е. Котельников высказал более трех десятков интересных, нередко весьма оригинальных технических идей, тринадцать из них были официально признаны изобретениями и защищены патентами и авторскими свидетельствами.

Наиболее ярко его изобретательская деятельность проявилась в советское время. До Октября он получил всего лишь один патент (правда, на свое главное изобретение — ранцевый парашют), при Советской власти — 10 патентов и 2 авторских свидетельства, из них пять — парашютных и семь — на изобретения в других областях техники.

Не всегда можно проследить за ходом мысли изобретателя. Трудно, например, сказать, как и почему заинтересовался он почтовыми машинами, механизацией и автоматизацией обработки почтовых отправлений. Вероятно, это произошло потому, что почтовая связь медленнее других областей человеческой деятельности механизировалась и автоматизировалась и, следовательно, представляла собой широкое поле для изобретательства.

Как конструктор почтовых машин Г. Е. Котельников шел по пути постепенного усложнения их функциональных возможностей и повышения уровня автоматизации. Патентную заявку на первую такую машину изобретатель подал 6 ноября 1929 г. Это была машина для нанесения сургучных печатей на пакеты, обеспечивающая экономное расходование сургуча и автоматический подсчет обработанных отправлений. Котельников называл ее «механической печатью».

Машина эта представляла собой укрепленный на массивной станине подвижный стол для укладки па-

³⁵ Письма Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 9 и 27 апреля 1936 г. Собрание Ю. А. Глебова.

кетов. Над столом размещался бак с расплавленным сургучом, обогреваемый электричеством. Сургуч выпускался на пакеты через специальные краны строго дозированными порциями. Чтобы опечатать пакет, следовало повернуть рукоятку — выдать порцию сургуча и нажать на рычаг. Стол передвигался вперед до упора, а на пакет опускалась крестовина со штемпелями. Каждый ход стола передавался храповичку механического счетчика.

В сентябре 1930 г. Г. Е. Котельникову был выдан патент за № 18 130 на его первую почтовую машину. Изобретением заинтересовалась Центральная лаборатория связи. Машину предполагалось построить под наблюдением специалистов лаборатории. «Опытный экземпляр машины, — говорилось в справке, выданной изобретателю, — будет по изготовлении предъявлен для осмотра т. Котельникову для внесения соответствующих поправок, после чего машина будет испытана в эксплуатации и предъявлена комиссии НКПТ».¹

К сожалению, постройка опытного образца даже не началась.

Неудача с первой машиной не умерила стремления Г. Е. Котельникова заниматься механизацией и автоматизацией почтового дела. Изобретатель писал сыну: «Ты знаешь мою историю со штемпельной машиной для НКПТ: в ней надобность миновала в силу отмены операции штемпелевания книжных отправлений. Стали эти отправления оклеивать особыми бандеролями. Надо узнать, как это делается: кто и где оклеивает?».²

У него уже был разработан второй вариант почтовой машины, в которой он отказался от применения сургуча и перешел к штемпелеванию краской. Машина отличалась также более высоким уровнем автоматизации.

Изобретение было заявлено к патентованию 2 декабря 1929 г. На эту машину Г. Е. Котельников получил патент за № 17 276. Предназначалась она, как сказано в описании, «для штемпелевания книжных отправлений различной толщины». Пакеты надо было

¹ Справка, выданная Г. Е. Котельникову Центральной лабораторией связи НКПТ от 31 января 1930 г. Собрание Ю. А. Глебова.

² Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову. Не датировано. Собрание Ю. А. Глебова.

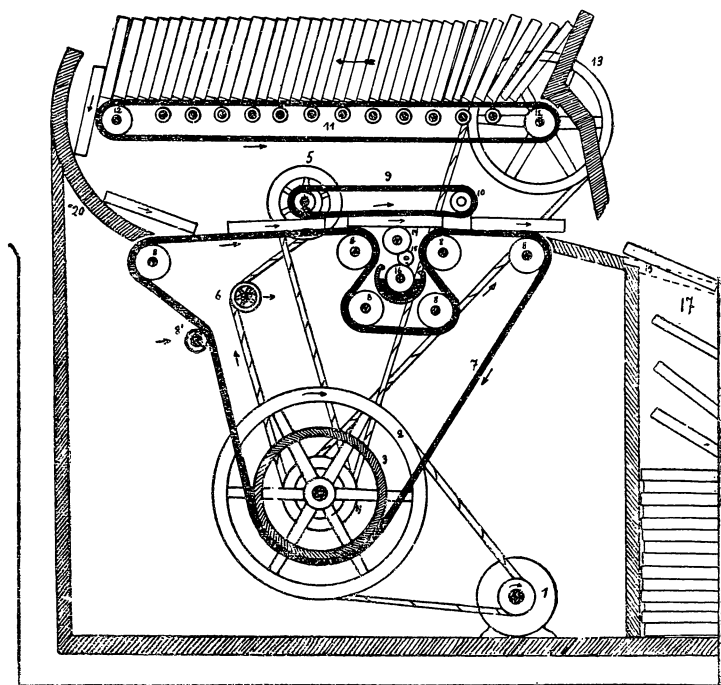


Схема машины для штемпелевания пакетов разной толщины.
Из патентной заявки 1930 г.

укладывать вручную на покатую полку. Под действием собственного веса пакеты поступали на ленту конвейера, которая подавала их под штемпель. Во время хода штемпеля вверх толкатель сдвигал бандероль на приемный стол. Одновременно валик, укрепленный на толкателе, смазывал штемпель краской. На место обработанного пакета поступал новый, и цикл повторялся.

Всего около месяца понадобилось изобретателю для того, чтобы разработать еще один, третий, вариант почтовой машины-автомата, также предназначенной для штемпелевания почтовых отправок, но значительно большей производительности, чем обе предыдущие.

За патентом на эту машину Г. Е. Котельников

обратился 11 января 1930 г. и спустя год получил патент за № 18 783.

Особенностью новой машины была непрерывность, поточность обработки. Пакеты с верхнего транспортера один за другим соскальзывали на выгнутую полку и с нее попадали на второй, нижний, транспортер. Двигаясь по нему непрерывным потоком, бандероли проходили под штемпельным валиком. Миновав его, в обработанном виде они попадали в ящик-накопитель, где укладывались стопкой. Когда первый ящик наполнялся доверху, автоматически открывалась крышка второго. Вход в первый ящик перекрывался, и бандероли направлялись в другой ящик (откидная крышка служила им переходным мостиком). В это время из первого, наполненного, ящика отправления вынимались.

Поточный метод работы и автоматизация, конечно, значительно повышали производительность машины. Вручную надо было лишь укладывать пакеты на верхний транспортер да вынимать обработанные бандероли из ящика-накопителя. Механизм можно было переоборудовать на обработку пакетов разной толщины, т. е. он был универсальным.

Увы, ни одна из почтовых машин Г. Е. Котельникова не была построена и внедрена в эксплуатацию. Но идеи изобретателя в области механизации и автоматизации почтовых работ не потеряли значения и в наше время. Они нашли свое воплощение в современных почтово-обрабатывающих машинах и аппаратах, где также используются поточный режим обработки корреспонденции, штемпелевальные ролики, механические счетчики количества обработанных писем и бандеролей. Понятно, конструктивное выполнение их совершенно иное, в них используются новые достижения техники, которых не было в распоряжении Г. Е. Котельникова.³

Но, пожалуй, наибольший интерес представляет последний из почтовых автоматов, разработанных Г. Е. Котельниковым, — автомат для приема заказной корреспонденции. Патентную заявку на него изобретатель подал 27 апреля 1930 г. Что же представлял собой необычный для того времени автомат?

³ Соколов В. П. Почтово-обрабатывающие машины и механизмы. М., 1980. С. 103.

Для того чтобы отправить заказную корреспонденцию с помощью такого автомата, надо было письмо или бандероль взвесить на его весах, опустить в окошечко монеты на сумму, соответствующую весу отправления, вложить конверт или пакет в аппарат. Автомат принимал отправления, ставил на нем штемпель и выдавал квитанцию.

Для выполнения всех необходимых операций в корпусе автомата имелись следующие узлы: весы, соединенные с механизмом, открывавшим окошечки для приема монет (каждое окошко соответствовало определенному диапазону веса отправок); маятниковый двигатель, нажимавший на штемпели (включался электроконтактным устройством, реагирующим на вес опущенных монет); механизм, выдававший квитанцию.

В патенте на этот почтовый автомат Г. Е. Котельникову было отказано. Новизна, оригинальность аппарата при этом не оспаривались, никаких прототипов не противопоставлялось. Комитет по делам изобретений мотивировал свой отказ лишь неэффективностью маятникового двигателя.⁴ Но этот двигатель можно было без особого труда заменить электромотором, тем более, что в автомате Г. Е. Котельникова электрические устройства использовались.

Почтовые автоматы для приема заказной корреспонденции, созданные значительно позже, например наш отечественный автомат АПЗ, выполняют те же функции, что и аппарат Г. Е. Котельникова, и имеют те же по назначению главные узлы.⁵ Одним словом, автомат Г. Е. Котельникова можно с полным правом считать прообразом современных почтовых автоматов.

В январском номере журнала «Изобретатель» за 1929 г. Управление треста московских городских железных дорог объявило конкурс.⁶ В целях улучшения

⁴ Письмо Комитета по делам изобретений Г. Е. Котельникову от 22 октября 1930 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁵ Соколов В. П. Почтово-обрабатывающие машины и механизмы. М., 1980. С. 329.

⁶ От Управления треста московских городских железных дорог // Изобретатель. 1929. № 1. С. 2 обложки.

условий эксплуатации трамваев и облегчения работы вагоновожатых предлагалось разработать несколько приспособлений. Среди четырех предложенных тем было устройство для подачи песка на рельсы в случае буксования колес, а также приспособление для смазки нефтяными остатками рельс на поворотах. Оба устройства должны были быть установлены в трамвайном вагоне и действовать при его движении.

О конкурсе Г. Е. Котельников узнал, получив от сына несколько номеров журнала «Изобретатель». «Спасибо за журналы, — писал он. — 1-й номер меня натолкнул на два прибора для трамвая (смазка рельс на закруглениях на ходу и подача под колеса песка), оба действующие автоматически, без заботы водителя».⁷

Заявки Котельников подал в один день, 14 января 1929 г., и на оба устройства получил патенты (№ 13 673 и 18 493).

В песочнице изобретатель решил применить центробежный регулятор. Расходящиеся под действием центробежной силы грузики заставляли поворачиваться задвижку, перекрывавшую пескопровод. Это происходило в тот момент, когда колеса трамвая начинали буксовать, т. е. вращаться с повышенной скоростью. Аппарат занимал небольшой объем и свободно размещался под полом трамвайного вагона.

Автомат для смазки рельс на поворотах также работал под действием центробежной силы, возникавшей на поворотах и перемещавшей небольшой груз. Движение груза передавалось клапану подачи смазки.

Котельникову стало известно о конкурсе уже после того, как миновал срок подачи проектов (1-е января 1929 г.), и поэтому его предложения не рассматривались.

Ряд изобретений Глеба Евгеньевича был связан с военной техникой. Одним из них была учебная авиационная бомба. Котельников разработал ее совместно с летчиком-изобретателем Н. П. Благиным. В патентной заявке, поданной 9 июля 1923 г., изобретатели так обосновывали ее необходимость: «Принимая во внимание, что успех военной авиации в значительной сте-

⁷ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 14 января 1929 г. Собрание Ю. А. Глебова.

пени зависит от умелого и точного бомбометания, которое в свою очередь может быть достигнуто лишь при наличии хороших пособий при обучении, каковых почти не имеется, мы предлагаем изобретенную и сконструированную нами „учебную бомбу“, дающую возможность как обучающимся, так и руководителю отчетливо видеть место падения бомбы со значительной боевой высоты».⁸

Имитация взрыва достигалась за счет того, что в пустой корпус серийной 25-фунтовой бомбы вставлялся патрон, заполненный порохом и мелко изрезанной бумагой — конфетти. При падении бомбы и взрыве патрона в воздух выбрасывалось облако из мелких бумажных частиц. После первого испытания изобретатели заменили конфетти смесью алюминиевого порошка и селитры (дымовым составом). «Взрыв» такой бомбы стал еще заметнее с самолета.

В акте об испытаниях, проведенных 27 июля 1923 г. в Петрограде, на Комендантском аэродроме, специальная военная комиссия отметила, что бомба, снаряженная зарядом в 75 г и сброшенная с высоты 300 м, «дала вполне удовлетворительный эффект». Комиссия констатировала: «Предлагаемая артиллеристом Котельниковым и красноречивым Благинным учебная бомба их системы... является ценным и весьма необходимым пособием для обучения бомбометанию».⁹

В дальнейшем испытания учебной бомбы были повторены, так как изобретатели вносили изменения в ее конструкцию. По чертежам, разработанным Г. Е. Котельниковым, взрыватели для учебной бомбы изготавливались заводским способом.¹⁰ Дальнейшая судьба этого изобретения неизвестна.

Поздней осенью 1929 г. Глеб Евгеньевич подал в Отдел военных изобретений заявку на оригинальную конструкцию противогазной коробки. При разработке ее он, несомненно, исходил из собственного боевого опыта. «При смене противогазов в боевой обстановке, — писал изобретатель, — обыкновенно приходится

⁸ Описание учебной авиационной бомбы системы Г. Е. Котельникова и Н. П. Благина. Собрание Ю. А. Глебова.

⁹ Акт об испытании учебной бомбы Г. Е. Котельникова и Н. П. Благина 27 июля 1923 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁰ Служебная записка Научного комитета Управления ВВС РККА от 5 апреля 1927 г. Собрание Ю. А. Глебова.

бросать весь прибор вместе с маской и надевать новый. Не говоря уже о том, что снятие маски при некоторых ОВ может оказаться губительным, такая смена противогазов влечет за собой как напрасную трату времени, так и значительный материальный ущерб».¹¹ Новая же коробка давала возможность, «не снимая маски, в очень короткое время, всего 5—10 с, заменить отработанный заряд имеющимся запасным, без всякого риска глотнуть ОВ».¹² Достигалось это тем, что «заряд» коробки был выполнен в виде сменного патрона, а специальный клапан в момент перезарядки перекрывал отравляющим газам доступ в дыхательный шланг.

Изобретением заинтересовались в Научно-техническом комитете Военно-химического управления (НТК ВОХИМУ). Военные химики писали Г. Е. Котельникову: «Ваш проект противогаза является сложным по конструкции, но идея заслуживает внимания. Если вы предполагаете работать в этом направлении, то желательно получить от Вас образец для испытаний».¹³ Опытный образец коробки планировалось изготовить на одном из ленинградских заводов,¹⁴ но, по-видимому, именно сложность конструкции явилась причиной того, что до испытаний дело так и не дошло. Не был выдан и патент на противогазную коробку Г. Е. Котельникова.

Еще одна чисто военная изобретательская идея возникла у Глеба Евгеньевича незадолго до Великой Отечественной войны. Она касалась защиты боевых морских кораблей от нападения с воздуха. Изобретатель предложил окружать корабль заградительной сетью из воздушных змеев. «На днях получил уведомление из Наркомфлота, — писал Глеб Евгеньевич сыну весной 1941 г., — что заявка передана в его отдел изобретений, от которого надо ждать ответа».¹⁵

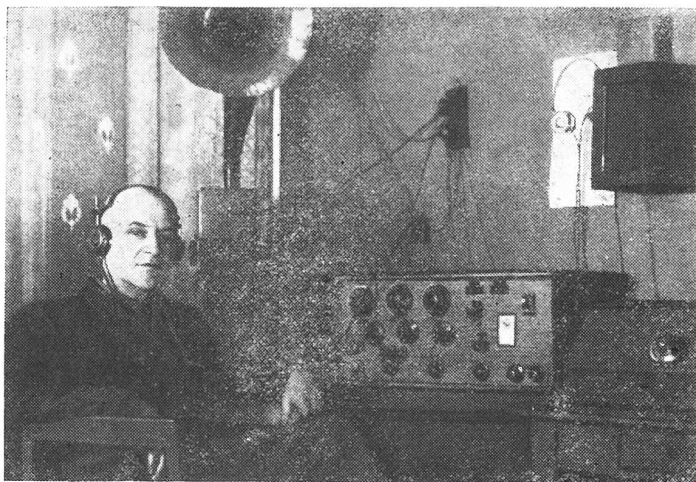
¹¹ Объяснительная записка к заявлению Г. Е. Котельникова в Отдел военных изобретений от 17 ноября 1929 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹² Там же.

¹³ Письмо НТК ВОИХИМУ Г. Е. Котельникову от 14 апреля 1930 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁴ Письмо НТК ВОИХИМУ Г. Е. Котельникову от 14 февраля 1931 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁵ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 18 марта 1941 г. Собрание Ю. А. Глебова.



Г. Е. Котельников в своей домашней радиолaborатории.

Предложение было признано нецелесообразным и отклонено. «Я нахожу, — писал изобретатель А. Г. Глебову, — что копыа ломать не стоит, так как в возражении — много правды».¹⁶

Несколько слов надо сказать и об увлечении Г. Е. Котельникова радиотехникой. По воспоминаниям его брата, Б. Е. Котельникова, он еще в 1922 г. собрал несколько детекторных радиоприемников. Позже изобретатель разработал новую конструкцию детектора. «Эта вещь, — писал он сыну, — которую упростить уже нельзя, по качествам выше существующих и, главное, при всем этом дешевле других».¹⁷

В мае 1927 г. Котельников принял участие в 1-й радиовыставке, организованной Ленинградским городским советом профессиональных союзов, и за свой четырехламповый приемник был отмечен дипломом (по группе многоламповых приемников «за выполнение»).

¹⁶ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 5 апреля 1941 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁷ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 25 февраля 1927 г. Собрание Ю. А. Глебова.

В своей домашней мастерской-лаборатории Г. Е. Котельников устроил радиоуголок с громоздкой радиоаппаратурой того времени. Здесь он производил различные эксперименты, конструировал и собирал новые приемники, совершенствовал серийные. «Под конец жизни, — вспоминала жена изобретателя, — он особенно сильно увлекся созданием различных конструкций радиоприемников и сидел за ними дни и ночи».¹⁸

На театральных подмостках

Круг интересов и умений Г. Е. Котельникова был широк и многообразен. Он отлично играл на скрипке, сочинял музыку и стихи. В течение многих лет в его жизни поразительным образом сочетались театр и техника, драматическое искусство и изобретательство. С тем же увлечением, с каким Котельников играл на сцене, он изобретал, конструировал, строил модели своих изобретений, работал в домашней мастерской.

Как изобретатель и новатор в технике Глеб Евгеньевич известен широко. Значительно меньше известно о Котельникове-актере. Между тем и эта сторона его деятельности носила печать незаурядности. Вот почему кажется необходимым, хотя бы вкратце, рассказать об актерском пути Г. Е. Котельникова.

Приехав в 1910 г. в Петербург, он стал выступать в каком-то летнем театрике в Стрельне, пригороде столицы, под псевдонимом Глебов-Котельников (этот псевдоним сохранился у него еще со времен военной службы, когда он, как офицер, был вынужден играть на любительской сцене под вымышленной фамилией).

Осенью 1910 г. Г. Е. Котельников был принят в драматическую труппу Народного дома, который считывал тогда десятый год своего существования (Народный дом был открыт в конце 1900 г. на Петербургской стороне). Театр размещался в огромном здании — бывшем павильоне Всероссийской промышленной и художественной выставки, работавшей в Нижнем Новгороде. Металлический остов его был по частям доставлен в столицу и здесь собран.

¹⁸ Воспоминания Ю. В. Котельниковой. Рукопись, С. 151. Собрание Г. Т. Черненко.

И внутри театр поражал своей грандиозностью — обширным зрительным залом с партером, галереями и так называемыми променуарами — дешевыми местами, откуда спектакли можно было смотреть стоя. Зал вмещал более полутора тысяч зрителей. Но мало того — к фойе примыкал еще один, «железный», зал почти таких же размеров, как и первый. Здесь устраивались народные гулянья и дивертисменты, зрителей развлекали фокусники, клоуны, плясуны, куплетисты и т. д.

Одновременно в Народном доме собиралось несколько тысяч зрителей. В течение года его посещало около двух миллионов человек.

Этот необычный театр был любимым местом отдыха рабочего люда столицы. Старейший советский актер В. И. Воронов вспоминал: «Зритель, живший на Петроградской стороне, так любил драму Народного дома, что ставил ее выше всех театров Петрограда».¹

И Народный дом того заслуживал. Спектакли здесь шли самые разные — и развлекательные, и серьезные. Но особенно славился театр «обстановочными» пьесами и феериями. Непревзойденным мастером по таким эффектным спектаклям был главный режиссер театра А. Я. Алексеев. Многократно давались в Народном доме в постановке Алексеева спектакли «Синяя птица», «Разрыв-трава», «Петр Великий», «Генералиссимус Суворов» и др. Шли пьесы Шекспира, Шиллера, Островского, Гоголя, инсценировались произведения Пушкина, Толстого, Достоевского.

Среди актеров Народного дома было немало подлинных мастеров сцены: актер и режиссер С. М. Радов, В. П. Василев — великолепный исполнитель роли Суворова, М. Н. Розен-Санин, талантливо исполнявший роли короля Лира, Бориса Годунова.

Вот в эту актерскую среду и пришел Г. Е. Котельников.

Осенью и зимой спектакли шли также на подмостках Василеостровского театра, служившего, так сказать, филиалом Народного дома, летом — в театре Таврического сада, единственном в Петербурге, где в летнее время ставились серьезные пьесы. Спектакли ме-

¹ Воронов В. Путь к сцене. М.; Л., 1958. С. 103.



**Г. Е. Котельников — актер драматической труппы Народного дома.
1910 г.**

нялись часто, чуть ли не ежедневно. В таких условиях актерам приходилось нелегко.

Котельников играл ответственные роли во многих спектаклях, в том числе в классических: «Шейлоке» и «Виндзорских проказницах» Шекспира, в трагедии Шиллера «Коварство и любовь», в комедиях Островского и во многих других.

В столичных газетах того времени можно встретить похвальные отзывы об игре Глебова-Котельникова. «С аншлагом прошла и „Мария Стюарт“ на подмостках Таврического театра, — писал рецензент Ив. Игнатьев в газете „Обозрение театров“. — Постановка режиссера И. Г. Мирского — безукоризненна, так же, как и исполнение. Г. Глебов-Котельников, имевший смелость взяться за роль графа Лейстера, считающуюся коронной в репертуаре В. П. Далматова, вышел победителем

из принятого на себя испытания». Другой рецензент, М. С. Семенович, отмечал: «По гриму, жестам, силе речи, интонациям хитрый Лейстер в игре г. Глебова-Котельникова был интересен и достоин внимания во всех отношениях».² Подобные рецензии были нередкостью.

Наибольшим успехом Г. Е. Котельников пользовался в героических ролях. Хорошо сложенный, стройный, красивый под гримом, он и по внешнему виду весьма подходил к ролям героев классического репертуара.

В течение 1911 г., очень важного в жизни Г. Е. Котельникова и актера, и создателя авиационного ранцевого парашюта, он сыграл более чем в 80 спектаклях и одновременно упорно работал над разрешением трудной изобретательской задачи.

В годы первой мировой войны театральная деятельность Г. Е. Котельникова прервалась. И лишь после февраля 1917 г., когда Глеб Евгеньевич был отозван в Петроград, в 3-ю автороту, расквартированную в Новом Петергофе, он снова вышел на театральные подмостки. В самодеятельном театре своей роты он был и актером, и режиссером.

В августе 1917 г. в Петергофском парке силами самодеятельных артистов была поставлена трагедия Софокла «Царь Эдип». Г. Е. Котельников исполнял в ней роль слепого прорицателя Тирезия. В программе указывалось, что сбор от спектакля «поступит в пользу культурно-просветительных нужд солдат 3-й запасной автороты».

И после Октября, продолжая служить в автомобильных частях, Глеб Евгеньевич в свободное время играл на сцене. Сохранилась афиша, извещавшая, что 25 ноября 1917 г. в театре 3-й запасной автомобильной роты состоится прощальный бенефис артиста Г. Е. Глебова-Котельникова. Давалась драма И. В. Шпагинского «В старые годы». Котельников был и постановщиком этого спектакля. В феврале 1918 г. ему даже удалось съездить на гастроли в Новгород. Газета «Новгородская жизнь» писала о мастерстве Глебова-Котельникова: «Это подлинный талант, вполне освоив-

² Коллекция журнальных и газетных вырезок с театральными рецензиями. Собрание Ю. А. Глебова.



**Г. Е. Глебов-Котельников в одной из
ролей. 1910—1914 гг.**

шийся со сценой. Видя его игру, испытываешь истинное эстетическое наслаждение, что в провинциальном театре случается нечасто... Это несомненное искусство».³

О театральной деятельности Г. Е. Котельникова в 20-е годы известно, к сожалению, немного. Она прослеживается лишь пунктирно. Так, в начале сентября 1922 г. в Петрограде, в зале Победы революции (на ул. Герцена) была поставлена комедия В. А. Дьяченко «Гувернер» под руководством и при участии, как ука-

³ Там же.

зывалось в афише, «артиста Государственных театров Г. Е. Глебова-Котельникова». Весной 1923 г. в театре Домпросвета «Прима» (в Парголово — пригороде Петрограда) силами 2-й передвижной труппы артистов Г. Е. Котельников поставил свой любимый спектакль, комедию «Свадьба Кречинского» А. В. Сухова-Кобылина и выступил в ней в заглавной роли.

Однако случайные, эпизодические гастроли не приносили Глебу Евгеньевичу большого творческого удовлетворения. Он мечтал сыграть на сцене Академического театра драмы. Летом 1927 г. Котельников писал сыну: «Отдых для меня составит, скорее, то нравственное состояние, которое дает мне любимая работа, если я получу ее на сцене!».⁴

Приближалась знаменательная дата в жизни нашей страны — 10-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Театральные коллективы Ленинграда готовились по достоинству отметить юбилей первого в мире социалистического государства. Академический театр оперы и балета готовил к постановке новое героико-батальное представление «Штурм Перекопа». Этот оперно-драматический спектакль был посвящен одной из самых ярких страниц в истории гражданской войны — подвигу красноармейцев 51-й дивизии под командованием В. К. Блюхера, разгромивших в Крыму последний очаг контрреволюции.

В спектакле принимали участие почти 70 актеров, не считая хора и балета. Среди них были народный артист республики Ю. М. Юрьев (исполнявший роль барона Врангеля), заслуженные артисты республики Ю. В. Корвин-Круковский, Н. Н. Ходотов, Г. Г. Ге, певцы — народный артист республики И. В. Ершов и заслуженный артист республики М. В. Бочаров. Роль начдива В. К. Блюхера играл Л. С. Вивьен. Г. Е. Котельников был приглашен для участия в этом спектакле на роль врангелевского епископа Вениамина. Во всех сценах он играл вместе с Ю. М. Юрьевым.

Премьера спектакля «Штурм Перекопа» состоялась в праздничный день, 7 ноября 1927 г. Спектакль получился захватывающим, эмоциональным. Прекрасна была музыка, написанная Юрием Шапориным.

⁴ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 25 июня 1927 г. Собрание Ю. А. Глебова.

После премьеры спектакль несколько раз повторялся. Г. Е. Котельников сообщал сыну в Москву: «„Штурм Перекопа“ прошел пять раз и пойдет еще... В общем постановка эффектная и даже довольно грандиозная для тех, кто не видел народомской „Осады Севастополя“... Вот что было безумно хорошо — это музыка Шапорина в исполнении усиленного духового оркестра! Есть места положительно достигающие Вагнера! Например траурная музыкальная картина во время опускания занавеса с громадным портретом Ильича или „Штурм Перекопа“, где все построено на борьбе разных гимнов с „Интернационалом“, это великолепно!».⁵

Героическое представление «Штурм Перекопа» было последним спектаклем с участием Г. Е. Котельникова. На этом его театральная деятельность завершилась. Теперь он мог отдать все силы второму своему призванию — изобретательству.

Литературная деятельность. Работы по истории парашюта

Актерская работа пробудила в Г. Е. Котельникове интерес к драматургии. Он начал писать пьесы. Они печатались литографским способом в «Театральном издательстве новейших драматических произведений» и шли на сценах петербургских театров.

Зимой 1912 г. Г. Е. Котельников написал пьесу «Роковые миллионы, или наследство Гардингов» на сюжет романа Майн Рида «Перст судьбы».

В ноябре 1913 г. было издано написанное им либретто комической оперы «Каменный жених». Музыка к опере также сочинил он.

На протяжении 1913 г. и первой половины 1914 г. из-под его пера вышло семнадцать драматических и музыкальных произведений. В их числе пьеса о Древнем Египте, русская сказка в стихах, комедия на испанские темы. Всего же Г. Е. Котельниковым было написано более двадцати пьес, оперетта, комическая опера, восемь романсов и несколько песен.

⁵ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 15 ноября 1927 г. Собрание Ю. А. Глебова.

В советское время Г. Е. Котельников стал активно разрабатывать историю парашюта и парашютизма. По его словам, интерес к истории парашюта возник у него еще в 1910 г. вместе с началом поиска средства спасения для авиаторов. «Я не был специалистом в воздухоплавании и авиации, — вспоминал он. — Читая книги, я узнал, что люди пользуются парашютом. Но я хотел знать, как люди изобрели парашют, и я стал изучать историю парашюта. В моих занятиях мне очень помог историк воздухоплавания и авиации Александр Родных».¹

Точно неизвестны ни время, ни обстоятельства знакомства Г. Е. Котельникова с А. А. Родных. По мнению сына изобретателя, А. Г. Глебова, это произошло на Комендантском аэродроме во время Всероссийского праздника воздухоплавания.² Дружеские и творческие связи их продолжались многие годы, до последних дней выдающегося историка русского воздухоплавания и авиации, погибшего в Ленинграде в суровые годы блокады.

Александр Алексеевич Родных был всего на год старше Г. Е. Котельникова. Он учился в Петербургском университете, на физико-математическом факультете. Не имея средств платить за обучение, он был вынужден на третьем курсе оставить университет. Затем служил лаборантом в Фототопографическом кабинете Министерства путей сообщения, помощником заведующего Математическим отделением страховых обществ «Россия» и «Саламандра», а в советское время работал лектором, преподавателем, архивистом. И все эти годы он неумоимо собирал материалы по истории воздухоплавания.

Не было в России более страстного и более настойчивого историка воздухоплавания, чем А. А. Родных. Его домашняя библиотека состояла из многих сотен книг по истории «летания», старинных (начиная с 1783 г.) и современных рукописей. А коллекция иллюстраций на эту тему состояла из 10 тыс. рисунков, гравюр и фотографий. С 1901 г. А. А. Родных

¹ Котельников Г. История одного изобретения. М.; Л., 1939. С. 11.

² Глебов А., Залуцкий Г. Создатель авиационного парашюта. М., 1951. С. 15.

публиковал в журналах и газетах интересные работы по истории зарождения воздухоплавания в России, которые до сих пор не утратили своего значения.

Г. Е. Котельников бывал у А. А. Родных, пользовался его огромной библиотекой и коллекцией, в частности богатыми материалами по истории парашюта. «У А. А. Родных, — писал он сыну, — подлинная история парашюта. Там приведены такие данные, которые вообще-то мало кому известны».³

Глеб Евгеньевич с большим уважением отзывался о подвижнической работе Родных как историка, о его трудах. «Историков (настоящих) воздухоплавания, авиации и парашютизма, — писал изобретатель в 30-е годы, — у нас нет, кроме Родных. Это знают все, кто серьезно смотрит на дело».⁴

А. А. Родных в свою очередь высоко ценил изобретательскую деятельность Г. Е. Котельникова. «Кто искренне болеет душой за меня, это А. А. Родных», — писал он. Родных был одним из первых биографов изобретателя авиационного ранцевого парашюта.⁵

Первой работой Г. Е. Котельникова по истории парашюта можно считать статью, опубликованную в журнале «Аэростат» в феврале 1925 г. Статья называлась «К 15-летию первого русского парашюта (страничка воспоминаний)». Она была посвящена истории создания ранцевого парашюта и содержала ряд сведений, до того неизвестных. В частности, Г. Е. Котельников впервые рассказал о своих экспериментах с моделью парашюта в Новгороде, о сотрудничестве с фирмой В. А. Ломача, об опыте в Руане в 1913 г. и испытаниях парашюта с мягким ранцем под Москвой в 1924 г.

После этой работы он возвратился к теме истории парашюта лишь 10 лет спустя, когда в 1935 г. в газете «На страже» опубликовал небольшую статью «Рождение парашюта».⁶ С того времени Г. Е. Котельников

³ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 19 апреля 1935 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁴ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову. 30-е годы. Собрание Ю. А. Глебова.

⁵ *Родных А.* Изобретатель парашюта // Ленинградская правда. 1936. 29 октября.

⁶ *Котельников Г. Е.* Рождение парашюта // На страже. 1935. 18 мая.

стал выступать в печати часто. В 1935 г. он опубликовал в газетах и журналах шесть статей, в 1936 г. появилось еще шесть его публикаций, в 1937 г. — четыре. Почти все они касались одной и той же темы — истории создания авиационного ранцевого парашюта. Наиболее подробно о судьбе своего главного изобретения Г. Е. Котельников рассказал в статьях «25 лет парашюта»⁷ и «История русского парашюта».⁸ Интересна также статья «Автоматические парашюты», в которой изобретатель дает оценку парашютам других конструкций: Ирвина, Хейнике, Орса, Гроховского.⁹

Г. Е. Котельников постепенно подходил к большой работе — первой в нашей стране книге по истории парашюта и парашютизма. Эту книгу под названием «25 лет русского парашюта» осенью 1936 г. он предложил издательству «Молодая гвардия». Предисловие к ней написал А. А. Родных. К сожалению, Г. Е. Котельников не довел рукопись до конца.

Он приступил к работе над другой, детской, книгой об истории парашюта. Книга отнимала у него много сил. Задача была непростой: рассказать юным читателям о том, как создавался парашют, о приключениях идеи, о борьбе за ее признание, о пути, пройденном парашютом. Книга должна была выйти в Ленинграде в Издательстве детской литературы.

«С детской „историей“ тоже не клеится, — писал Котельников сыну. — Надо сделать все в виде отдельных сценок-рассказов. . . Не знаю, как и быть. Просили написать главы две для пробы».¹⁰ Но именно трудности работы и увлекли его. Около месяца спустя, Глеб Евгеньевич не без гордости писал о своей «пионерской», как он ее называл, книжке: «Выходит очень недурно. Мною довольны. Говорят, что впервые встречают „такого удивительного способного ученика“».¹¹

⁷ Котельников Г. 25 лет парашюта // Самолет. 1936. № 10. С. 25—27.

⁸ Котельников Г. История русского парашюта // Стахановец. 1937. № 5. С. 36—38.

⁹ Котельников Г. Автоматические парашюты // Наука и техника. 1935. № 13. С. 13, 14.

¹⁰ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 22 марта 1937 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹¹ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 9 мая 1937 г. Собрание Ю. А. Глебова.

Еще до появления книги издательство попросило Котельникова выступить перед ее будущими читателями. И вот в зале магазина «Детская книга» собралось около сотни ребят. Глеб Евгеньевич читал по рукописи, а после этой встречи писал сыну: «Педагоги предсказывают книге большой успех».¹²

И в самом деле, книжка «История одного изобретения»¹³ вызвала большой читательский интерес, и не только среди детей. В нашей литературе впервые была дана картина всемирной истории парашюта. Она была далека от полноты, многие имена и события не нашли в ней отражения, встречались в книге и хронологические неточности. Но это была, повторяю, первая книга подобного рода в нашей стране.

Через несколько месяцев после ее выхода в свет в газете «Правда» появилась рецензия, написанная Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым. «Имя Г. Е. Котельникова, — писал прославленный летчик, — по праву должно стоять в ряду имен крупнейших русских изобретателей... Глеб Евгеньевич Котельников, которому недавно исполнилось 66 лет, отнюдь не склонен рассматривать себя как музейную фигуру. Он полон энергии, творческих замыслов. За последние годы им сделан ряд новых ценных конструкторских предложений».¹⁴

Впервые в нашей печати так ясно и четко было сказано о значении работ Г. Е. Котельникова и его приоритете в разработке авиационного ранцевого парашюта. Отзыв М. В. Водопьянова изобретатель читал с чувством огромной радости. Он пишет ответ: «Уважаемый Михаил Васильевич! День 26 августа 1938 года, когда в ц. о. „Правда“ появился Ваш отзыв о моей книге „История одного изобретения“, всегда будет памятным днем в жизни русского парашюта... Приношу Вам мою сердечную благодарность и за наш парашют, и за себя!».¹⁵

¹² Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 5 января 1938 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹³ Котельников Г. История одного изобретения: Русский парашют. М.; Л., 1938. 88 с.

¹⁴ Водопьянов М. В. История одного изобретения // Правда. 1938. 26 августа.

¹⁵ Копия письма Г. Е. Котельникова М. В. Водопьянову от 28 августа 1938 г. Собрание Ю. А. Глебова.

Котельников продолжал работать над этой книгой. Она вышла вторым, дополненным, изданием в конце 1939 г. и сразу же была переведена на азербайджанский язык, через год — на белорусский, еще год спустя — на татарский.

Уже в годы Великой Отечественной войны Г. Е. Котельников подготовил значительно расширенное третье издание своей книги. Она была издана в Москве зимой грозного 1943 года под новым названием «Парашют».

В 1939 г. изобретатель вместе с А. А. Родных начал работать над книгой «История развития парашютизма». Глеб Евгеньевич писал сыну: «Книга будет полная и серьезная».¹⁶ Родных предоставил исторический материал, практическая же работа над рукописью легла на плечи Г. Е. Котельникова. Был заключен договор с «Воениздатом». Книга объемом в 8 печатных листов должна была служить учебным пособием для конструкторов парашютов, летчиков, парашютистов.

Дважды Котельников и Родных перерабатывали свой труд. Книга начала печататься уже во время войны в Ленинграде. Были выпущены сигнальные экземпляры. Выпустить же весь тираж по условиям военного времени не удалось.

Говоря о литературной деятельности Г. Е. Котельникова, нельзя не упомянуть о его работе в области кино. В середине 30-х годов он задумал создать о парашюте научно-художественный фильм. Зимой 1935 г. в письме к сыну он делится своими планами: «Мне бы очень хотелось заняться фильмом (сценарием) о парашюте, начав с древнейших времен»,¹⁷ в другом письме он сообщает: «Это должны быть картины разных эпох, целый цикл разговорных бытовых сцен, интересно построенных».¹⁸ Сценарий был написан, но осуществить любопытный замысел также помешала война.

¹⁶ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 21 февраля 1939 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁷ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 26 февраля 1935 г. Собрание Ю. А. Глебова.

¹⁸ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 12 января 1938 г. Собрание Ю. А. Глебова.

Перед войной. Блокада. Эвакуация. Последние годы жизни

Заметным событием в жизни Г. Е. Котельникова было его участие в работе Первого всесоюзного слета парашютистов, который состоялся в Москве в августе 1935 г. Изобретатель прибыл на слет в качестве почетного гостя.

Со всех концов страны съехались в столицу парашютисты-спортсмены. В соревнованиях участвовало более 20 команд, почти 150 парашютистов и парашютисток и среди них — известные мастера, рекордсмены Н. Евдокимов, К. Кайтанов, Т. Куталова, В. Хараханов.

Слет открылся 6 августа на Тушинском аэродроме. Встреча с парашютистами, с отважной молодежью нашей страны значила для Котельникова много. Изобретатель выступал перед спортсменами и зрителями, рассказывал о своей работе, об истории создания парашюта.

В дни слета в московских газетах были опубликованы три статьи Г. Е. Котельникова о парашюте и парашютизме. В одной из них изобретатель писал: «Я счастлив, что дожил до дней, когда в нашей великой стране, строящей социализм, парашютизм превратился в массовый, действительно народный вид спорта и ему обеспечены дальнейшее развитие и совершенствование».¹

Именно в эти годы Глеб Евгеньевич становится активным деятелем Ленинградского аэроклуба. Ему поручают организовать Совет содействия парашютному спорту из числа ученых, писателей, актеров. Несмотря на солидный возраст и нездоровье, энергии его, казалось, не было границ. По воспоминаниям племянницы изобретателя, Б. К. Тыртышной, он всегда куда-то спешил. В его квартире то и дело звонил телефон. Приходили парашютисты, летчики, корреспонденты газет и журналов.

В конце 1935 г. Центральный совет Осоавиахима наградил изобретателя специальным значком. Покры-

¹ Котельников Г. Е. Первый парашют: Из воспоминаний изобретателя // Вечерняя Москва. 1935. 11 августа.

тый белой и синей эмалью, значок изображал раскрытый парашют с надписью «Конструктор» и цифрой «1» — первый.

Большое значение имел для Г. Е. Котельникова и тот факт, что в декабре 1935 г. он был избран председателем Экспериментально-конструкторской секции, работавшей при Ленинградском аэроклубе. Здесь, уже не в одиночку, он мог развернуть изобретательскую и конструкторскую работу. В феврале 1936 г. он писал сыну: «Моя секция (Экспериментально-конструкторская) работает вовсю. Начали поступать даже „заказы“ на конструирование от учреждений. Между прочим, — от лесной авиации на конструкцию грузового парашюта (борьба с лесными пожарами)».²

Он хлопотал об устройстве в клубе мастерской с набором инструментов и швейной машинкой, лаборатории для отработки новых конструкций. «Буду настаивать на продуктивной работе Экспериментальной секции (устройстве лаборатории) и музея», — писал Глеб Евгеньевич в ноябре 1937 г.³

Много сил отнимала у него лекционная работа. Глеб Евгеньевич читал лекции по истории парашюта, рассчитанные на самую широкую аудиторию: выступал на заводах, фабриках, в школах, воинских частях. «Большой „спрос“ на меня, — читаем в одном из его писем, — по 3—4 выступления в неделю, но я отказываюсь, так как времени положительно нет».⁴

Отлично владея фотоделом, Котельников изготовил набор диапозитивов и выступал, непременно сопровождая свой рассказ иллюстрациями.

В апреле 1940 г. исполнилось 10 лет со дня основания первого советского парашютного завода. Г. Е. Котельников был приглашен на празднование как старейший конструктор парашютов. На торжественном заседании, состоявшемся в Колонном зале Дома Союзов 15 апреля, Глеб Евгеньевич выступил с речью. «Ознакомившись с производством завода, с его лабораторно-исследовательской работой, — гово-

² Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 17 февраля 1936 г. Собрание Ю. А. Глебова.

³ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 15 ноября 1937 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁴ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 6 апреля 1939 г. Собрание Ю. А. Глебова.

рил он, — я невольно вспоминаю то время, когда 30 лет назад я впервые начал свою работу в парашютной области. Тогда мне самому приходилось играть роль и лаборатории, и парашютной фабрики, так как ни специальных приборов для испытания материалов, ни точных теоретических данных, ни тем более мастерских для постройки парашютов в то время у нас не было.

Не лучше обстояло дело и 14 лет назад, когда мне пришлось модели своих парашютов РК-2, РК-3 и РК-4 изготавливать дома, при помощи членов семьи на самой обыкновенной швейной машинке. Вам, товарищи, легче, чем кому-нибудь, представить себе, каково было шить на такой машинке купол корзиночного парашюта из парусины, так как шелка не нашлось, имевший 12 м в диаметре.

Не так много лет прошло с тех пор, но наша страна успела за эти годы стать величайшей авиационной державой, в которой парашютизм разросся до грандиозных масштабов».⁵

В годы перед началом Великой Отечественной войны здоровье изобретателя заметно ухудшилось. Он страдал эмфиземой легких. Развивалась катаракта. Предстояла операция глаз. «Я, если и хандрю, — писал он сыну, — то только из-за того, что силы уже не те, с которыми можно было бы многое еще сделать! . . . В этом — вся досада и грусть».⁶

Хотя Глеб Евгеньевич был коренным ленинградцем и прожил в этом городе более трех десятков лет, в последние годы он мечтал переехать в Москву. Там находился парашютный завод, и Котельников хотел быть около любимого дела. В столице жил его единственный сын Анатолий Глебович Глебов (1899—1964). Их связывали большая дружба и взаимопонимание.

Судьба Анатолия Глебовича тоже была непростой. В октябре 1917 г. он — санитар Красной гвардии. Позже работал в Наркомпросе с А. В. Луначарским. Был секретарем Г. В. Чичерина. В 20-е годы находился на дипломатической работе в Турции. Затем

⁵ Собрание Ю. А. Глебова.

⁶ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 6 октября 1939 г. Собрание Ю. А. Глебова.

посвятил себя литературе. Его перу принадлежит одна из первых советских исторических трагедий «Загмук». На сценах советских и зарубежных театров шли его пьесы «Рост», «Инга», «Власть» и другие.

«Я много думаю о переезде в Москву, — писал Котельников осенью 1932 г., — но это так сложно и трудно».⁷ К этой мысли изобретатель возвращался не раз и в последующие годы. Но осуществить переезд до войны так и не удалось.

Великая Отечественная война застала Г. Е. Котельникова в Ленинграде. Летом 1941 г. еще не ощущалась угроза, надвигавшаяся на великий город. «Мы с мамой, — писал Глеб Евгеньевич сыну в конце июля 1941 г., — решили твердо никуда не двигаться... За судьбу Ленинграда мы совершенно спокойны... О налетах нам не приходится особенно беспокоиться».⁸ Однако вскоре положение начало меняться к худшему. Несмотря на героическое сопротивление советских войск, враг с каждым днем все ближе подходил к городу.

Вести с фронта приходили тревожные. В начале сентября 1941 г. оказались перерезанными все железные и шоссейные дороги, ведущие к Ленинграду. Началась блокада. Город систематически обстреливался из дальнобойных орудий, подвергался бомбардировкам с воздуха. «Вчера, 8-го (сентября, — Г. Ч.), был налет, — сообщал Котельников в Москву сыну, — у нас все благополучно».⁹

Глеб Евгеньевич не хотел волновать родных. На самом деле — это был первый ожесточенный налет вражеской авиации на Ленинград. В тот вечер на город было сброшено около тысячи зажигательных бомб. Черные клубы дыма потянулись в ночное небо. Горели жилые дома, предприятия, Бадаевские продовольственные склады. Ценою огромных усилий, героизма и самоотверженности удалось ликвидировать пожары.

⁷ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 23 сентября 1932 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁸ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 22 июля 1941 г. Собрание Ю. А. Глебова.

⁹ Письмо Г. Е. Котельникова А. Г. Глебову от 9 сентября 1941 г. Собрание Ю. А. Глебова.

Г. Е. Котельникову шел уже 70-й год. Несмотря на возраст и плохое состояние здоровья, он участвовал в защите города: нес дежурства на крыше своего дома, боролся с «зажигалками». В конце сентября он извещал родных: «Настроение в Ленинграде твердое».

Но все сильнее чувствовались тяготы блокады. Продовольственная норма в октябре 1941 г. составляла 250 г хлеба в день плюс мизерное количество других продуктов. Вскоре и эта норма была уменьшена. Продовольственные запасы в городе быстро таяли. С 20 ноября паек для многих ленинградцев уменьшился до 125 г хлеба в день. Начался голод.

Б. К. Тыртышная вспоминала: «Голодали сильно, так как никаких дополнительных продуктов у нас не было. Тетя Юля и дядя Глеб уже лежали — не было сил ходить».¹⁰ По решению Исполкома Свердловского райсовета депутатов трудящихся семье Г. Е. Котельникова была предоставлена возможность эвакуироваться в Москву. Ранним утром 9 декабря 1941 г. к дому Котельниковых подъехала легковая машина. Она должна была отвести семью изобретателя на аэродром. На улице — темень и сильный мороз. С большим трудом снесли вниз вещи. Сели в машину и долго ехали по темным улицам, пока наконец добрались до летного поля. Однако в этот день вылететь не удалось. Эвакуировались 10 декабря.

В Москве Г. Е. Котельников и его жена поселились в Лаврушинском переулке, в том же доме, где жил их сын. Здесь жили многие писатели: К. А. Федин, К. Г. Паустовский, В. П. Катаев, Ф. В. Гладков, В. Б. Шкловский.

Когда возвратились силы, Г. Е. Котельников снова принялся за литературную работу — начал готовить, как уже отмечалось, третье издание своей книги об истории парашюта. Не оставлял он и изобретательской деятельности — весной 1942 г. разработал (в соавторстве с Б. М. Юскевичем-Красковским) «приспособление для автоматического открывания парашютного ранца». Разработка была признана изобретением (авторское свидетельство № 65 681).

В конце января 1944 г. войска Ленинградского фронта после напряженных боев сломали оборону

¹⁰ Рукопись. Собрание Г. Т. Черненко.



Памятник Г. Е. Котельникову на Новодевичьем кладбище в Москве. Скульптор Г. Н. Постников.

врага, блокада Ленинграда была полностью снята. В эти дни произошло большое событие в жизни Г. Е. Котельникова. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 г. за плодотворную многолетнюю работу в области конструирования парашютов он был награжден орденом Красной Звезды. Вместе с ним ордена получили и другие советские парашютистроители: В. Н. Николаев, Н. А. Лобанов, И. Л. Глушков, Ф. Д. Ткачев, М. А. Савицкий.¹¹ Это

¹¹ Ведомости Верховного Совета СССР. 1944. 13 февраля.



Советский управляемый парашют УТ-15.

была награда за самоотверженный труд во имя победы. За годы войны около 10 тысяч советских летчиков спаслись благодаря парашюту.

До Дня Победы Г. Е. Котельникову дожить было не суждено. Осенью 1944 г. его здоровье снова ухудшилось. Глеб Евгеньевич скоропостижно скончался в ночь с 22 на 23 ноября 1944 г. на 73-м году жизни. Урна с прахом изобретателя была установлена в колумбарии Новодевичьего кладбища в Москве.

Заслуги Г. Е. Котельникова перед отечественной техникой не забыты. Советская общественность не раз отмечала юбилейные даты, связанные с жизнью и деятельностью изобретателя. 17 декабря 1948 г. в Ленинграде на стене дома № 31—33 по 14-й линии Васильевского острова, где Г. Е. Котельников жил долгие годы, была установлена мемориальная доска.

В августе 1949 г. дер. Салюзи, где в лагере Офицерской воздухоплавательной школы летом 1912 г. происходили испытания ранцевого парашюта, по решению Исполкома Гатчинского Совета депутатов трудящихся стала носить имя Котельникова.

22 ноября 1959 г. исполнилось 15 лет со дня смерти Г. Е. Котельникова. В этот день на Новодевичьем кладбище состоялось торжественное открытие памятника изобретателю авиационного ранцевого парашюта. Автором памятника является известный скульптор Г. Н. Постников.

В 1972 г. был сооружен еще один памятник Г. Е. Котельникову — скромный памятный знак при въезде в дер. Котельниково, бывшую Салюзи.

Но самым лучшим памятником выдающемуся изобретателю служат замечательные достижения советских инженеров и ученых. «Жизнь выдвигает перед наукой и техникой парашютостроения все новые и новые задачи, — писал инженер-парашютостроитель И. Л. Глушков. — Нельзя останавливаться ни на минуту, надо идти вперед и вперед, добиваясь новых успехов».¹² Это постоянно помнят советские конструкторы парашютов, наследники русского изобретателя Г. Е. Котельникова.

¹² Глушков И. Л. Советское парашютостроение. Под куполом парашюта. М., 1947. С. 101.

Основные даты жизни и деятельности

(дореволюционные события, происходившие в России, датированы по старому стилю, события советского периода и зарубежные — по новому стилю)

- 1872, 18 января — родился в Петербурге.
- 1889, сентябрь — переехал с родителями из Петербурга в Полтаву.
- 1890, осень — поступил в Киевское военное училище.
- 1894, лето — окончил Киевское военное училище, начал службу в крепости Ивангород офицером-артиллеристом.
- 1897, осень — ушел в запас, поступил на службу в акциз.
- 1899, 21 февраля — женился на Ю. В. Волковой.
- 1910, весна — переехал в Петербург, начал выступать на сцене как профессиональный актер.
- 1910, 24 сентября — стал очевидцем гибели авиатора Л. М. Мациевича.
- 1910, осень — принят в драматическую труппу Народного дома.
- 1911, 10 августа — написал докладную записку военному министру В. А. Сухомлинову об изобретении прибора для спасения авиаторов при аварии самолета.
- 1911, 27 октября — подал патентную заявку на «спасательный ранец для авиаторов с автоматически выбрасываемым парашютом».
- 1911, 25 декабря — в «Вестнике финансов...» опубликовано сообщение о выдаче Г. Е. Котельникову охранительного свидетельства № 50 103 на «спасательный ранец для авиаторов».
- 1912, 3 января — подал заявку на авиационный парашют (во Франции).
- 1912, 20 марта — получил французский патент № 438 612 на «спасательный аппарат для авиаторов с парашютом автоматического действия».
- 1912, 6 июня — состоялись первые испытания ранцевого парашюта в Салюзи с привязного аэростата.
- 1912, 14 июня — подал вторую, дополнительную, заявку на «спасательный ранец для авиаторов» (охранительное свидетельство № 53 350).
- 1912, 6 сентября — проведены испытания парашюта с биплана «Фарман» в Севастополе.
- 1912, 27 сентября — состоялись испытания парашюта с моноплана «Блерио» на Гатчинском аэродроме.
- 1912, 31 декабря — проведены испытания парашюта с аэростата во Франции.
- 1913, 5 января — проведены испытания парашюта в Руане с моста через Сену (сброшен груз).

- 1914, 30 июля — Главное военно-техническое управление дало Г. Е. Котельникову заказ на изготовление партии ранцевых парашютов.
- 1914, август — завершено изготовление партии парашютов (70 шт.).
- 1914 — мобилизован в автомобильные войска.
- 1918, осень — вышел сборник трудов Аэростатного отдела «Летучей лаборатории» с высокой оценкой парашюта Г. Е. Котельникова.
- 1921, 12 февраля — комиссия Комитета по делам изобретений при ВСНХ присудила Г. Е. Котельникову поощрительную премию в размере 500 тыс. руб.
- 1925, август — начались испытания корзинного парашюта под Москвой.
- 1926, 12 апреля — передал все свои патенты на изобретения в области парашютостроения в дар Советской республике.
- 1926, 31 июля — получил патент № 1469 на «приспособление для отрывания гондолы от аэростата в несчастных случаях и спуска ее на парашюте» (корзинный парашют).
- 1926, 31 августа — получил патент № 1607 на «костюм с приспособлением для укладки парашюта» («Прозлет»).
- 1927 — изобретателю была назначена персональная пенсия.
- 1927, 30 апреля — получил патент № 2701 на «устройство для спасения пассажиров при аварии самолета» (парашют коллективного спасения).
- 1928, 31 мая — получил патент № 5280 на «прибор для сбрасывания почты с летательных аппаратов» («Авиапочтальон»).
- 1936, ноябрь — награжден специальным нагрудным знаком ЦС Осоавиахима «Конструктор-1».
- 1938, весна — вышло в свет первое издание книги «История одного изобретения».
- 1938, 26 августа — в газете «Правда» опубликована статья М. В. Водопьянова о Г. Е. Котельникове и его парашюте.
- 1939, осень — вышло второе, дополненное, издание книги «История одного изобретения».
- 1941, 10 декабря — изобретатель эвакуирован самолетом из блокадного Ленинграда в Москву.
- 1943, конец года — вышла в свет книга «Парашют».
- 1944, 22 января — Указом Президиума Верховного Совета СССР награжден орденом «Красная Звезда».
- 1944, 22 ноября — скончался в Москве.

Основные труды

Статьи и книги

- Ранец-парашют. СПб., 1914. 13 с.
- К 15-летию первого русского парашюта: Страничка из воспоминаний // Аэростат. 1925. № 2. С. 20, 21.
- Автоматические парашюты // Наука и техника. 1935. № 13. С. 13, 14.
- Стабилизация затяжного прыжка // Самолет. 1936. № 8. С. 31, 32.
- 25 лет парашюта // Самолет. 1936. № 10. С. 25—27.
- История русского парашюта // Стахановец. 1937. № 5. С. 36—38.
- Памяти гениального русского ученого: К 3-й годовщине со дня смерти К. Э. Циолковского // Ленинградская правда. 1938. 18 сентября.
- История одного изобретения: Русский парашют. М.; Л., 1938. 88 с.
- История одного изобретения: Русский парашют. Издание второе, исправленное и дополненное. М.; Л., 1939. 108 с.
- Парашют. М.; Л., 1943. 128 с.

Изобретения

(перечислены в порядке подачи заявок)

Патент № 438 612 (Франция). Спасательный аппарат для авиаторов с парашютом автоматического действия. Заявлен 3 января 1912 г. Выдан 20 марта 1912 г. Кл. 62с, 22.

Патент № 5280 (СССР). Прибор для сбрасывания почты с летательных аппаратов без спуска последних на землю. Заявлен 20 августа 1923 г. Заяв. свид. № 77 138. Выдан 31 мая 1928 г. Кл. 62с, 18.

Патент № 1607 (СССР). Костюм с приспособлением для укладки парашюта. Заявлен 4 июля 1924 г. Заяв. свид. № 459. Выдан 31 августа 1926 г. Кл. 62b.

Патент № 1469 (СССР). Приспособление для отрывания gondoly от аэростата в несчастных случаях и спуска ее на парашюте. Заявлен 8 июля 1924 г. Заяв. свид. № 78 579. Выдан 31 июля 1926 г. Кл. 62a.

Патент № 2701 (СССР). Устройство для спасания пассажиров при аварии самолета. Заявлен 8 августа 1925 г. Заяв. свид. № 77 464. Выдан 30 апреля 1927 г. Кл. 62b.

Патент № 13 673 (СССР). Приспособление для автоматического смазывания рельс на криволинейных участках пути.

Заявлен 14 января 1929 г. Заяв. свид. № 38 784. Выдан 31 марта 1930 г. Кл. 20 $\frac{h}{2}$, 10.

Патент № 18 493 (СССР). Автоматическая песочница для трамвайных вагопов. Заявлен 14 января 1929 г. Заяв. свид. № 38 783. Выдан 30 ноября 1930 г. Кл. 20 $\frac{b}{2}$, 16.

Патент № 18 130 (СССР). Машина для нанесения сургучных печатей на пакеты. Заявлен 6 ноября 1929 г. Заяв. свид. № 57 837. Выдан 30 сентября 1930 г. Кл. 70 $\frac{d}{2}$, 10.

Патент № 18 850 (СССР). Приспособление для подачи определенного количества жидкой смолы. Заявлен 26 ноября 1929 г. Заяв. свид. № 59 045. Выдан 31 января 1931 г. Кл. 21 $\frac{h}{2}$, 7.

Патент № 17 276 (СССР). Машина для штемпелевания. Заявлен 2 декабря 1929 г. Заяв. свид. № 59 473. Выдан 30 сентября 1930 г. Кл. 15 $\frac{h}{2}$, 4.

Патент № 18 783 (СССР). Аппарат для штемпелевания пакетов разной толщины. Заявлен 11 января 1930 г. Заяв. свид. № 62 135. Выдан 31 января 1931 г. Кл. 15 $\frac{h}{2}$, 4.

А. с. № 21 847 (СССР). Механическая отвертка для завертывания винтов в труднодоступных местах. Заявлено 20 августа 1930 г. Заяв. свид. № 74 954. Выдано 31 июля 1931 г. Кл. 87 $\frac{a}{2}$, 19.

А. с. № 65 681 (СССР). Приспособление для автоматического открывания парашютного ранца / В соавторстве с Б. М. Юскевичем-Красковским. Заявлено 29 мая 1942 г. Заяв. свид. № 7155/337 001. Кл. 62 $\frac{c}{2}$, 22.

Именной указатель

- Александр 26, 27
 Алексеев А. Я. 125
 Алексеев С. М. 99, 105
 Алехнович Г. В. 78—80
 Альбокринов В. А. 67
 Анощенко Н. Д. 84, 86, 90, 91
 Апулей 24
 Арабин М. В. 113
- Балкинд Я. В. 99, 105
 Балондрад Ж. 47
 Барсов А. 83
 Бекетов А. Н. 16
 Бекетов Н. Н. 12
 Белоусов А. А. 19
 Берг Б. 50
 Благин Н. П. 120, 121
 Бланшар Ж. П. 25, 26, 56
 Блерио Л. 31, 40, 76, 77
 Блюхер В. К. 129
 Бонне Ф. 70, 71, 73, 74
 Боннет 87
 Бочаров М. В. 129
 Брокгауз Ф. А. 30
 Брусилов А. А. 89
 Бури Л. 74
 Бутье 35, 37
 Бухгольц Б. 107
- Вагнер Р. 130
 Васильев А. А. 32
 Васильев В. П. 125
 Вассер Г. 45
 Вахтер Ш. 35, 36
 Веранцио Ф. 24, 25
 Вернаддер А. П. 69
 Вивьен Л. С. 129
 Винцирс 33, 34
 Виссманн Г. 92
 Водопьянов М. В. 134, 145
 Волков В. А. 20
 Волков 61
 Воронов В. И. 125
 Ворошилов К. Е. 107
 Врангель П. Н. 129
 Вуазен Г. 31, 36, 43
- Гарнерен А. Ж. 26, 29
 Гаррис Г. 95
 Ге Г. Г. 129
 Гельвих П. А. 80
 Гершкович А. М. 99, 105
 Гладков Ф. В. 140
 Глебов А. Г. (Котельников А. Г.) 8, 10, 19, 21, 22, 49, 73, 75, 79, 80, 88, 89, 109, 114, 115, 120, 122, 123, 129, 130—135, 137—139
 Глебов Ю. А. 7—10, 13, 19, 49—51, 72, 79, 80, 88, 108, 109, 113—115, 119—123, 127, 129, 130, 132—135, 137—139
 Глушков И. Л. 107, 108, 141, 143
 Гоголь Н. В. 125
 Годунов Б. 125
 Горобец П. 15
 Горшков Г. Г. 58, 62, 66
 Гофман Е. Л. 92
 Гриммер А. 44, 45
 Громов М. М. 106, 107
 Гроховский П. И. 133
 Гюйо А. 33, 64
- Далматов В. П. 126
 Данилевский В. В. 7
 Де-Ламбер 31
 Де-Ларош Р. 33, 34
 Делахом Ф. 25
 Делягранж Л. 31, 35
 Доманский М. 44
 Достоевский Ф. М. 125
 Древницкий Ю. М. 6, 29, 30, 39—41
 Дузь П. Д. 82, 87
 Дьяченко В. А. 128
 Дюваль А. 73
 Дюкло К. 85
- Евдокимов Н. А. 110, 136
 Ершов И. В. 129
 Есеновский 83
 Ефимов М. Н. 32, 33, 36, 39, 42, 65

Ефрон И. А. 30

Жуковский Н. Е. 28, 90
Журавченко А. Н. 80, 82
Жюкмесс Ж. 85—87, 91

Забелин М. Г. 112
Заикин И. М. 32
Зайцев И. К. 14, 15
Закутский А. В. 67
Залуцкий Г. В. 22, 79, 131
Золотухин М. М. 67

Игнатьев И. 126
Ирвин Л. 92, 94, 95, 133

Кайтанов К. Ф. 136
Кальтроп Е. Р. 92
Карманов М. 28
Карп 73
Катаев В. П. 140
Кашинский 27
Кебуrow В. С. 36
Киров С. М. 10
Клименко Д. В. 71, 72
Кованько А. А. 58
Кованько А. М. 64, 65, 69
Кондрашев З. 67
Константинов К. И. 28
Корвин-Круковский Ю. В. 129
Корн В. Б. 32
Котельников А. П. 10, 11
Котельников Б. Е. 12, 15, 16,
19, 51, 123
Котельников В. А. 11
Котельников Е. Г. 10—13, 15—
18
Котельников М. Б. 51
Котельников П. И. 10
Котельникова Е. И. (урожд.
Зайцева) 12—15, 18
Котельникова Ю. В. (урожд.
Волкова) 20—23, 101, 124,
139, 140, 144
Кочмара 87
Крон Л. 109
Кузминский А. А. 39
Кузнецов П. А. 32
Куталова Т. А. 136

Лаланд Ж. 26
Лаланс А. 70, 71, 73, 74
Лансере Е. А. 16
Лаптев Б. Л. 11
Лапшин В. И. 12

Латам Г. 31, 33
Лачинов Д. А. 16
Леблон Г. 35, 36
Леганье Ж. 33
Ленин В. И. 8, 17, 77, 130
Ленорман Л. С. 25
Леонардо да Винчи 24, 25
Леру Ш. 17, 29
Леруа К. 75
Лисов И. И. 113
Лобанов Н. А. 107, 141
Лобачевский Н. И. 10
Ломач В. А. 56, 57, 62, 65, 71—
76, 132
Лукас И. 93
Луначарский А. В. 138
Львов С. Л. 26

Майер Ф. 44, 45
Марков Ю. 86
Матиевич-Мацеевич Б. В. 39,
67
Мацеевич Л. М. 5, 39, 40, 42—
44, 67, 144
Мацкайт 84
Мельников 87
Минов Л. Г. 83
Мирский И. Г. 126
Мишо 27
Моран Л. 33, 34

Найденев В. Ф. 43
Незлобин К. Н. 22
Некрасов 87
Николаев В. Н. 141

Овидий 24
Ониховский 87
Орс Ж. 133
Оссовский В. 72, 73, 75, 76
Остратов С. 86, 87
Островский А. Н. 125, 126

Павлов А. А. 53
Паустовский К. Г. 140
Пахомов 83
Пегу А. 74
Пиотровский Г. В. 39, 40
Писаренко В. 107
Поливанов А. А. 52, 53
Поликарпов Н. Н. 106
Полторацкий 87
Попов Н. Е. 32—34, 37
Постников Г. Н. 141, 143
Путята Т. В. 10

Пушкин А. С. 125

Равов Т. 102

Райт В. 31

Райт О. 32, 34

Ратов С. М. 125

Рейхельт Ф. 45

Решман А. Х. 28

Рид Т. М. 130

Робен К. 56

Робер А. 56

Робертсон Е. Г. 27

Родных А. А. 131—133, 135

Розенблат Г. 96

Розен-Санин М. Н. 125

Розенфельд Б. А. 11

Рольс Ш. 36

Россинский Б. И. 36, 90

Руднев Е. В. 39, 40, 42

Савицкий М. А. 107, 108, 141

Салин В. 67, 68

Самгин 87

Сантос-Дюмон 31, 64

Сегно Г. С. 42

Сельфридж Т. 34

Семенович М. С. 127

Сергеев Г. И. 113

Сякорский И. И. 44, 78

Смит В. 67

Смит Ф. 92—94

Соколов А. 86

Соколов В. П. 117, 119

Соловьев 108

Соммер Р. 42, 43

Сонтаг И. К. 47, 56

Софокл 127

Суворов А. В. 125

Сухово-Кобылин А. В. 129

Сухомлинов В. А. 38, 51, 52,
68, 144

Ткачев Ф. Д. 107, 141

Толстой Л. Н. 125

Тыртышная Б. К. 136, 140

Уваров 113

Ульмер А. К. 45, 46, 48

Ульянин С. А. 39, 69, 80

Уточкин С. И. 33, 36, 39

Фарман А. 31, 32, 36, 43

Фарман Д. 36

Фарман М. 36

Федин К. А. 140

Фрадлин Б. Н. 11

Франк М. Л. 25

Харахонов В. И. 136

Хейнике О. 91, 133

Ходотов Н. Н. 129

Христпанс 33

Чистяков А. И. 15

Чичерин Г. В. 138

Шавез Ж. 36, 40

Шапорин Ю. А. 129, 130

Шекспир В. 125, 126

Шиллер Ф. 125, 126

Шкловский В. Б. 140

Шпажинский И. В. 127

Эдмонд М. 33, 37

Эйдеман Р. П. 113

Юрьев Ю. М. 129

Юскевич-Красковский Б. М.
140, 147

Юхименко 87

Ягн Н. Ф. 28

Оглавление

Вместо предисловия	5
Введение	7
Начало пути. Первые изобретения	10
Предотвращающий падение	23
Успехи и потери авиации	31
Всероссийский праздник воздухоплавания	37
Рождение и воплощение идеи	44
Испытания в Салюзи, Севастополе и Гатчине	57
Испытание в Руане	70
В годы первой мировой войны	77
После Октября. Исследования в «Летучей лаборатории».	
Признание	89
Новые идеи и новые изобретения в области парашюто-	
строения	96
Изобретения в других областях техники	114
На театральных подмостках	124
Литературная деятельность. Работы по истории парашюта	130
Перед войной. Блокада. Эвакуация. Последние годы жизни	136
Основные даты жизни и деятельности	144
Основные труды	146
Именной указатель	148

Научно-популярное издание

Геннадий Трофимович Черненко

Глеб Евгеньевич Котельников
(1872—1944)

Утверждено к печати
Редколлегией серии
«Научно-биографическая литература»

Редактор издательства **Е. А. Семенова**
Технический редактор **Е. В. Траскевич**
Корректор **Г. В. Семерикова**

ИБ № 33345

Сдано в набор 24.02.88. Подписано к печати 14.07.88.
М-21396. Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская № 2.
Гарнитура обыкновенная. Печать высокая. Усл. печ.
л. 7.98. Усл. кр.-от. 8.13. Уч.-изд. л. 7.77. Тираж 13 100.
Тип. зак. 180. Цена 30 к.

Ордена Трудового Красного Знамени
издательство «Наука», Ленинградское отделение.
199034, Ленинград, В-34, Менделеевская лин., 1.

Ордена Трудового Красного Знамени
Первая типография издательства «Наука».
199034, Ленинград, В-34, 9 линия, 12.



Г.Т.Черненко

**Глеб Евгеньевич
КОТЕЛЬНИКОВ**



«НАУКА»
Ленинградское
отделение