

Г. В. Залуцкий

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ
АВИАЦИОННОГО ПАРАШЮТА
Г. Е. КОТЕЛЬНИКОВ

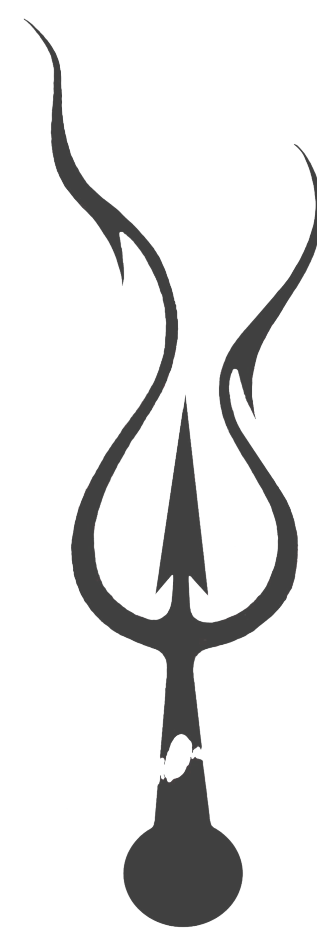
НАУЧНО-ПОПУЛЯРНАЯ БИБЛИОТЕКА
СОЛДАТА И МАТРОСА

ПОДПОЛКОВНИК
Г. В. ЗАЛУЦКИЙ

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ
АВИАЦИОННОГО ПАРАШЮТА
Г. Е. КОТЕЛЬНИКОВ



*Под редакцией генерал-майора
М. П. СПИРИНА*

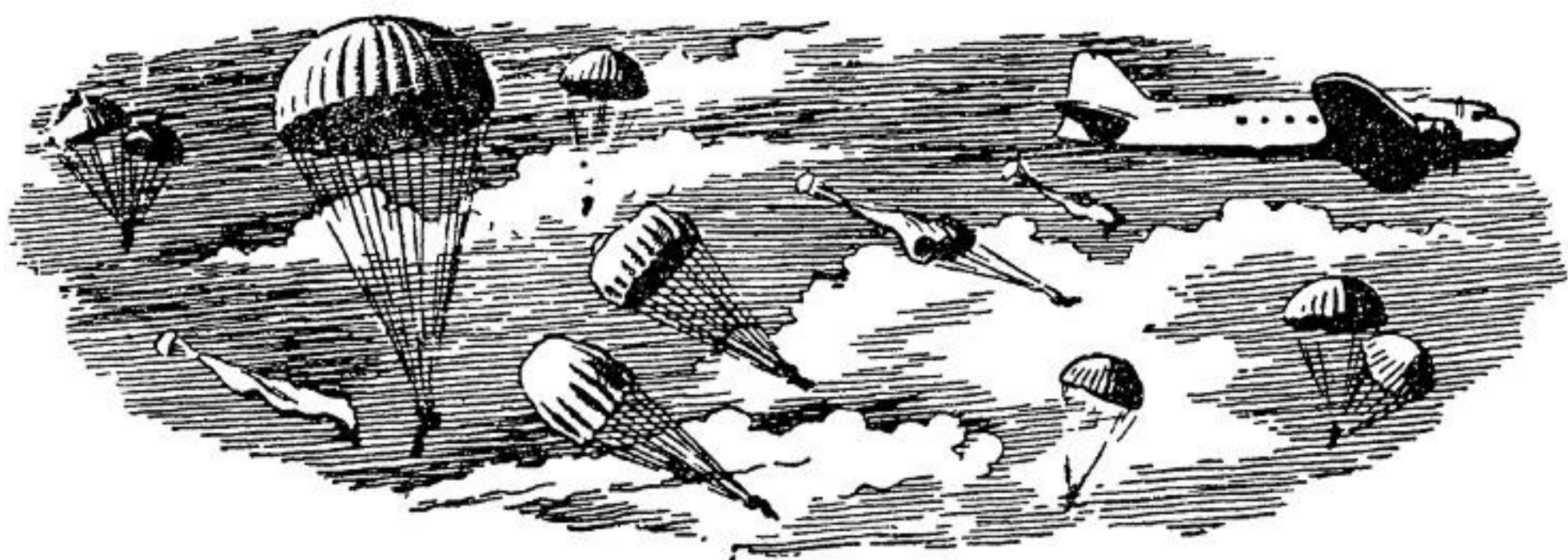


«СВЯТ»
редакция

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ВООРУЖЕННЫХ СИЛ СОЮЗА ССР
Москва — 1949



Глеб Евгеньевич КОТЕЛЬНИКОВ
(30.1 1872 — 22.11 1944).



«Парашиотизм — это область авиации, в которой монополия принадлежит Советскому Союзу. Нет страны в мире, которая могла бы сказать, что она может в этой области хоть приблизительно равняться с Советским Союзом...»

К. ВОРОШИЛОВ ¹

ВВЕДЕНИЕ

Родиной авиационного парашюта, так же как и первого в мире самолёта, является наша страна. Великий русский народ, давший миру много гениальных учёных, изобретателей, чтит имя творца первого в мире авиационного парашюта Глеба Евгеньевича Котельникова.

Долгое время иностранные буржуазные писатели и безродные космополиты, беспринципные поклонники всего зарубежного, усердно пытались доказать, что честь изобретения парашюта принадлежит за границе. При этом умышленно замалчивались общеизвестные факты, которые неопровержимо доказывают, что именно Россия, а не какая-нибудь другая страна, является родиной этого изобретения.

Раболепие и низкопоклонство перед иностранщиной были одной из гнуснейших черт царского режима в России. Иностранные капиталисты, прочно укрепившиеся в буржуазно-помещичьей России, всячески распространяли клеветническую «идейку» о культурной и духовной неполноценности русского народа. Господствующие классы

¹ К. Е. Ворошилов, Статьи и речи, Партиздат ЦК ВКП(б), 1937 г., стр. 634.

царской России, оторванные от масс и чуждые им, не верили в творческие силы русского народа. Паразитировавшие на теле народа эксплуататорские классы считали, что русские должны играть роль «учеников» у западноевропейских «учителей».

Продавая оптом и в розницу богатства нашей страны иностранным капиталистам и преклоняясь перед всем заграничным, царские правители сознательно давили всякое проявление передовой отечественной мысли. Поистине трагической была судьба русских учёных и изобретателей, видевших смысл жизни в служении своему народу. Их смелые начинания хоронились в царских департаментах, разворовывались иностранными капиталистическими хищниками.

Лишённые элементарного чувства национального достоинства правящие классы царской России своей антинародной, антинациональной политикой наносили огромный ущерб научному и техническому приоритету нашей страны, а вместе с ним — развитию отечественной науки и техники. Пользуясь этим, всякого рода предприимчивые иностранцы бессовестно прикарманивали многие русские изобретения, выдавали их за свои и наживались на них. Так было и с изобретением Г. Е. Котельникова.

В царской России не было благоприятных условий для научного творчества, для развёртывания научных опытов и исследований. Но любовь к народу, вера в будущее России давали изобретателям моральные силы претерпевать все трудности и неудобства и высоко держать честь русской науки, а не раболепствовать перед заграницей. Всякая фальсификация истории науки и умаление заслуг великих русских изобретателей в истории развития техники вызывали законное возмущение русских учёных. Они защищали приоритет своих великих соотечественников.

В этом смысле показательна судьба изобретения Г. Е. Котельникова. Когда парашют Котельникова, не получив должного признания правительства царской России, был нагло присвоен буржуазными проходимцами за границей, — русские учёные решительно выступили в защиту приоритета Г. Е. Котельникова в изобретении парашюта.

В изобретении Г. Е. Котельникова ещё раз с огромной силой сказался гуманный характер нашей отечественной

культуры, её стремление принести пользу людям, поставить природу на службу человеку.

Однако в России это в высшей степени необходимое для авиаторов спасательное средство не было до Великой Октябрьской социалистической революции должным образом внедрено в жизнь.

В полной мере приоритет и огромное значение изобретения Г. Е. Котельникова раскрываются в нашей социалистической стране. Проникнутые благородным чувством советского патриотизма советские учёные и инженеры, лётчики и авиаконструкторы, весь советский народ свято чтут память русского изобретателя. Это естественно и закономерно для страны социализма, ставшей светочем подлинной науки и культуры.

Только при советской власти парашют получил исключительно большое распространение. Известно, что забота о человеке в нашем социалистическом государстве стоит превыше всего. Это проявляется везде и во всём — в условиях труда и быта советских людей.

Партия и правительство принимают все необходимые меры, чтобы обеспечить безопасность работы советских лётчиков. «...Ваша жизнь дороже нам любой машины...», — сказал великий Сталин в беседе с лётчиком Чкаловым на аэродроме после испытательных полётов 2 мая 1935 года. Естественно поэтому, что парашют, главное и основное назначение которого — спасение жизни лётчиков, используется в необходимых случаях в советской авиации.

Современные советские самолёты — лучшие в мире. Они представляют собой последнее слово техники как в смысле скорости и высоты полёта, так и в смысле безопасности полёта на них. Однако само собой разумеется, что в боевых условиях в воздухе может возникнуть необходимость в пользовании парашютом. Поэтому в мирное время воины Советской Армии тренируются в прыжках с парашютом, чтобы уметь владеть им в боевой обстановке.

Прошло уже значительное время с тех пор, как парашют стал необходимым снаряжением, надёжным средством спасения лётчика, применяемым в тех случаях, когда, в силу тех или иных обстоятельств, необходимо покинуть самолёт.

В Советском Союзе впервые в мире парашютизм приобрёл огромное значение в военном деле. Массовое освоение групповых прыжков дало нам возможность впервые создать новый мощный и исключительно подвижный род войск — парашютно-десантные части, которые высаживаются и снабжаются всеми видами боевой техники при помощи парашютов.

Парашют нашёл широкое применение не только в военном деле, но и в различных отраслях социалистического народного хозяйства. Он является одним из средств покорения природы — этого важного звена в деле строительства коммунистического общества.

С помощью парашютов доставляются люди и средства для тушения лесных пожаров, оказывается срочная медицинская помощь в отдалённых пунктах, где не может произвести посадку санитарный самолёт, снабжаются продуктами и всевозможными техническими средствами различные экспедиции и зимовщики.

Огромную работу провели советские парашютисты во время подготовки к выборам в Верховные Советы Союзных республик и в Верховный Совет СССР, снабжая отдалённые районы специальной литературой к выборам и проводя агитационную работу среди населения.

Парашют ценен и как спортивный снаряд, нашедший массовое применение в Советском Союзе. Парашютизм является одним из самых любимых видов спорта советской молодёжи — спорта решительных, крепких духом, отважных и смелых людей.

Наряду с юношами этим видом спорта успешно занимаются и девушки. Высокое мастерство советских парашютистов известно не только в СССР, но и далеко за пределами нашей Родины. Наши отважные спортсмены завоевали много мировых рекордов. Им принадлежит мировое первенство в скоростных, высотных, ночных, затяжных и групповых прыжках. Рекорды советских парашютистов значительно превышают рекорды хваленых буржуазных спортсменов-профессионалов. Это говорит о больших преимуществах нашей спортивной школы, о высоком искусстве наших парашютистов, их отличной физической подготовке.

Несмотря на такое широкое распространение и применение парашюта в Советском Союзе, ещё не всем известна правда об истории его изобретения. Недостаточно

широко известен тот факт, что именно России, а не какой-либо другой стране принадлежит честь создания этого замечательного спасательного средства.

В предлагаемой читателю брошюре рассказывается история изобретения парашюта и излагается материал о расцвете парашютизма в Советском Союзе.

КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ ИЗ ИСТОРИИ ПАРАШЮТИЗМА В РОССИИ

С древних времён талантливые сыны русского народа, предвидя великое будущее воздушного океана, стремились покорить воздушную стихию.

Лётное дело у нас на Родине развивалось совершенно независимо от Запада. Авиационная наука и техника нашей Родины имеет долгую и славную историю, и Советский Союз получил от дореволюционной России немалое научное наследство.

У нас ранее, чем в других странах, люди пришли к выводу, что завоевание воздушного океана, совершение полётов по воздуху возможны только на прочной научной основе. Был осознан тот факт, что только изучив законы, которым подчиняются воздушные просторы, человек может осуществить свою заветную мечту — научиться летать.

В России впервые было положено начало авиационной науке и технике. Родоначальниками теории и практики полёта являются замечательные русские учёные и изобретатели — М. В. Ломоносов, Д. И. Менделеев, А. Ф. Можайский, Н. Е. Жуковский, К. Э. Циолковский, С. А. Чаплыгин — корифеи авиационной науки. Своими глубокими и всесторонними научными исследованиями эти русские учёные первыми обосновали полёт тел тяжелее воздуха и заложили основы современной авиационной науки и техники, в том числе и реактивной.

Великий русский учёный Николай Егорович Жуковский ещё в семидесятых годах прошлого века предсказал, что народы нашей страны первыми одержат победу над воздушной стихией. Позднее, выступая в Киеве на съезде естествоиспытателей и врачей, профессор Н. Е. Жуковский заявил:

«...Глядя на летающие вокруг нас живые существа: на стрижей и ласточек, которые со своим ничтожным запасом энергии носятся в продолжение нескольких ча-

сов в воздухе с быстротой, достигающей 50 метров в секунду, и могут преодолевать целые моря, на орлов и ястребов, которые описывают в синем небе свои красивые круги с неподвижно распростёртыми крыльями, на неуклюжую летучую мышь, которая, не стесняясь ветром, бесшумно переносится во всевозможных направлениях,—мы невольно задаёмся вопросом: неужели для нас нет возможности подражать этим существам? Правда, человек не имеет крыльев, и по отношению веса своего тела к весу мускулов он в 72 раза слабее птицы, правда, он почти в 800 раз тяжелее воздуха, тогда как птица тяжелее воздуха только в 200 раз. Но я думаю, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума (подчёркнуто мною.—Г. З.). ...Машина более тяжёлая, чем воздух, даст нам, по моему мнению, средство для быстрого полёта одного или двух человек в любом направлении...»

Жуковскому в то время уже было известно гениальное изобретение первого в мире самолёта, осуществлённое в России учёным, контр-адмиралом А. Ф. Можайским. В 1882 году Можайский после долгих теоретических исследований и опытов над моделями построил аппарат тяжелее воздуха. Этот аппарат был испытан его помощником механиком И. Н. Голубевым. Самолёт Можайского, оснащённый двумя паровыми моторами, поднялся в воздух и полетел. А. Ф. Можайский на 21 год опередил опыты американцев братьев Райт, которым незаслуженно приписывался приоритет создания первого самолёта. Открытия и изобретения Можайского, опыт полёта в России первого в мире самолёта оказали огромное влияние на развитие авиационной науки и техники во всех странах мира и, прежде всего, на развитие нашей славной отечественной авиации.

Лучшие и передовые умы русской авиации обогатили её самолётный парк первыми в мире тяжёлыми многомоторными воздушными кораблями типа «Русский витязь» и «Илья Муромец». У нас раньше, чем где-либо, появились летающие лодки конструкции Григоровича. По своим качествам они далеко оставляли позади сходные конструкции иностранцев. Совершенно заслуженно наша страна гордится приоритетом русских учёных во многих областях применения авиационной техники. Русские авиаторы заложили основы штурманской службы, произво-

дили опыты по вооружению самолётов (поручик Поплавко) и т. д. Отважные сыны нашего народа — П. Н. Нестеров, Е. Н. Крутень и К. К. Арцеулов — явились первыми выдающимися мастерами лётного дела. Русский лётчик, автор «петли» и основоположник высшего пилотажа, П. Нестеров разработал ряд тактических приёмов, блестяще продолженных после его гибели другим мастером воздушного боя — Е. Крутенем. Серьёзный вклад в методику обучения военных лётчиков в годы первой мировой войны внёс пилот Е. Руднев и т. д.

Таким образом, многими величайшими подвигами на протяжении десятилетий прославили нашу Родину люди отечественного воздушного флота.

Наряду с историей развития авиации в далёкое прошлое уходит и история создания спасательных средств для воздухоплавателей и авиаторов.

В глубокой древности люди защищались от лучей солнца и от дождя сплетёнными из листьев и тонких веток балдахинами и своеобразными зонтами. Уже тогда они обращали внимание на то, что порыв сильного ветра уносит балдахин и вырывает из рук зонт. Замечали люди также и то, что вырванный из рук зонт подхватывается ветром, поднимается на определённую высоту, а затем сравнительно плавно опускается на землю. Всё это наводило на мысль о том, что воздушные просторы могут быть использованы людьми для переброски при помощи специальных приспособлений различных лёгких предметов.

Исторические записи показывают также, что ещё в старину люди пытались использовать воздушный океан для борьбы с врагами. В «Истории государства Российского» Карамзина мы находим легенду, относящуюся к 906 году, в которой рассказывается о пуске по воздуху на осаждённый Олегом Царьград каких-то снарядов¹. Предание утверждает, что появление в воздухе над неприятельским станом опускающихся на этих «снарядах» фигур всадников, сделанных якобы из позолоченной бумаги, произвело в лагере врага панику, и Олег овладел городом.

¹ Карамзин, История государства Российского, т. I, СПб, 1817, стр. 132.

До нас дошли рассказы о людях, которые для своего спасения принуждены были прыгать с большой высоты. Используя какое-либо приспособление, уменьшающее скорость падения, они благополучно достигали земли. Об одном из таких случаев рассказывает, например, грузинское предание.

На берегу реки Куры, в селе Хертвиси, Ахалкалакского района, стоит крепость, построенная в XII веке. По преданию, башни этой крепости строил знаменитый мастер-каменщик со своим молодым помощником. Когда постройка была закончена, все признали, что работа помощника была гораздо лучше работы его учителя-мастера. Мастер озлобился и решил отомстить своему помощнику. Когда юноша был на высокой башне, мастер тайно подрубил леса. Они рухнули.

Лишившись возможности спуститься с башни, юноша не растерялся: из имевшихся под руками дранок, щепок и ивовых прутьев он смастерил нечто вроде парашюта, привязал его к себе и спрыгнул с башни. Он опустился невредимым, но при толчке о землю наткнулся на острие топора, заткнутого за пояс. Рана оказалась смертельной, и юноша погиб.

Наблюдая за полётами птиц, многие смельчаки, в стремлении покорить воздушную стихию, пытались сами летать и спускаться с высоты на землю при помощи сделанных ими примитивных крыльев или зонтичных снарядов, являющихся, по существу говоря, прообразом современного парашюта.

Из сохранившихся до наших дней описаний быта древних славян мы знаем, что во время своих празднеств, среди разных игр, наши предки практиковались и в спуске на землю с деревьев и других высоких мест на примитивных зонтичных конструкциях. Это даёт нам прямое указание на то, что уже в те времена существовали своеобразные парашюты, замедляющие падение тела в воздухе.

В одном из древнейших памятников русской литературы — «Слово Даниила Заточника»¹, относящемся к началу XIII века и хранившемся ранее в Чудовом мона-

¹ «Памятники древней письменности», вып. 81, 1889 г., «Слово Даниила Заточника», стр. 52.

стыре, автор, описывая народные увеселения у славян, указывает на спуск людей по воздуху на снарядах. Даниил Заточник пишет: «...иный летает с церкви или с высоки палаты паволочиты крылы», что означает в переводе — «иные слетают с церкви или с высокого дома на шёлковых крыльях...»

Здесь уже мы имеем прямое подтверждение тому, что спуск по воздуху осуществлялся при помощи парашютирующих шёлковых крыльев. Это в известной мере напоминает нам приземление на двух современных спаренных парашютах. Характерно, что, изготавливая снаряды для спуска на землю из шёлка, русские люди древности шли по правильному пути к изобретению парашюта.

Во многих источниках указываются имена и фамилии лиц, производивших спуск на землю при помощи специальных снарядов. Так, в одном из документов, относящемся к тридцатым годам XVIII века, говорится о спуске поповского сына Симсона на изобретённом им своеобразном парашюте (рис. 1).

Всё это даёт нам право утверждать, что подобные полёты и спуски по воздуху не были единичным явлением, а проводились повсеместно, причём каждый летательный снаряд имел свою оригинальную конструкцию.

Для исследования этого вопроса представляют интерес записи А. И. Сулакадзева «О воздушном летании в России с 906 лета по Р. Х.». Автор этих записей с большим терпением и любовью собирал и фиксировал различные сообщения о полётах и спусках по воздуху на землю, осуществлявшихся русскими людьми. Ссылаясь на дела Рязанской воеводской канцелярии, указывая фамилии и даты, Сулакадзев подробно описывает происходившие события. В лаконичном перечне рязанского историка последовательно показывается, по каким путям шли русские люди в своём стремлении покорить воздушный океан, рассказывается об их достижениях в создании примитивных планирующих снарядов.

Так, в одной из таких записей читаем: «1724 года в селе Пехлеце Рязанской губернии приказчик Перемышлева фабрики Островков... зделал крылья из бычачьих пузырей... зделал как теремки... и по сильнейшему ветру подняло его выше человека и кинуло на вершину дерева, и едва сошел, расцарапавшись весь».



Рис. 1. Спуск Симеона на изготовленном им парашюте.

Несколько позднее в 1731 году «...в Рязани подъячий перехтец Крякутной, фурвин¹ зделал как мяч большой, надул дымом поганым и вонючим, от него зделал петлю, сел в нее и нечистая сила подняла его выше березы, и после ударила его о колокольню, но он уцепился за веревку, чем звонят, и остался тако жив. Его выгнали из города, он ушел в Москву...»². Так был совершён впервые в истории человечества подъём на воздушном шаре. Братья Монгольфьер во Франции поднялись на своём воздушном шаре только полвека спустя. Опыт Крякутного показывает прозорливость русского ума, простоту и правильность его подхода к решению сложной задачи — подъёма в воздух.

Все записи А. И. Сулакадзева относятся лишь к г. Рязани и его окрестностям. Очевидно, что фактов создания различных аппаратов для подъёма и спуска по воздуху было значительно больше, чем мы могли сейчас указать на основании обнаруженных документов и отрывочных записей летописцев.

В «Московских ведомостях» за 1806 г. говорится о прыжках Александровского с воздушного шара на парашюте. Эти прыжки пользовались большой популярностью, смотреть их собиралось много людей.

Имеются также и другие материалы, рассказывающие о применении парашюта в России в развлекательных целях и в более поздние времена. Так, в одном из таких материалов говорится о том, что в 1828 году в Москве русская воздухоплавательница Ильинская (жившая в Пресненской части) поднималась на аэростате. Как сообщала газета «Московские ведомости», поднявшись, она должна была пустить «два аэростатические шара — 1-й с балластом, 2-й с человеческой фигурой, которая с большой высоты опустится на парашуте...»³

Приведённые нами исторические факты позволяют сделать заключение, что принцип действия парашюта, основанный на замедлении падения тела в воздухе, был впервые в мире открыт в России ещё в древние времена. Это открытие явилось тем необходимым надёжным фун-

¹ Ф у р в и н — большой мешок.

² Рукопись Сулакадзева, глава «О воздушном летании в России», стр. 7—9.

³ «Московские ведомости» № 74, 1828 года.

даментом, на котором впоследствии развивалась конструкторская мысль изобретателей ряда стран, решавших вопрос о создании надёжного спасательного средства для воздухоплавания и авиации.

ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ ПАРАШЮТА

Отвлечёмся в сторону от истории создания парашюта и постараемся выяснить, на каком принципе основано действие этого спасательного прибора, столь необходимого и полезного для авиации.

С этой целью обратимся к физике. Остановимся на некоторых свойствах окружающей нас воздушной среды и на законах движения тел в воздухе.

Воздушная оболочка, окутывающая земной шар, состоит из смеси нескольких газов. Воздух имеет определённую плотность, зависящую от давления и температуры. Несмотря на сравнительно малую плотность воздуха (она составляет приблизительно $1/800$ плотности воды), воздух оказывает значительное давление, равное в среднем 1,033 килограмма на один квадратный сантиметр земной поверхности. Чем больше плотность воздуха, тем больше его давление.

Когда какое-либо тело движется в воздушной среде, оно испытывает определённое воздействие со стороны воздуха, называемое в физике сопротивлением воздуха. Поясним это положение простейшим примером. Каждому из нас приходилось во время быстрого бега, езды на лошади или на открытой автомашине ощущать противодействие воздуха, затрудняющее наше движение. Происходит это потому, что любое тело, двигаясь в воздушной среде, принимает на себя многочисленные удары мельчайших частиц встречного воздуха, испытывает также трение сбегающих по телу воздушных потоков. Движущееся тело увлекает некоторую часть воздуха за собой и затрачивает некоторое количество энергии на своё продвижение, преодолевая при этом сопротивление воздуха.

Следует отметить, что чем плотнее среда и больше скорость движения тела, тем сопротивление будет больше.

Величина сопротивления воздуха для тел различной конфигурации и различных размеров не одинакова.

Опыт показал, что величина сопротивления возрастает с увеличением размеров тел. Кроме того, плавно очерченные предметы каплевидной или сигарообразной формы испытывают сопротивление меньшее, чем шероховатые и угловатые предметы. Происходит это потому, что шероховатые и угловатые предметы вызывают значительно большее возмущение воздуха, чем гладкие. Чтобы легче было преодолеть сопротивление воздуха, быстро едущий велосипедист наклоняется вперёд, стараясь расположить верхнюю часть своего корпуса параллельно велосипедной раме. Делает он это для того, чтобы придать своему телу наиболее обтекаемую форму и уменьшить площадь сопротивления.

Если мы обратим внимание на современные скоростные автомашины, самолёты, паровозы, мы без труда заметим, что каждой из этих машин придана возможно более обтекаемая форма для уменьшения сопротивления.

Многочисленные опыты по изучению движения тел в воздухе, проведённые под руководством профессора Н. Е. Жуковского¹, дали возможность вычислить силу сопротивления тел различной конфигурации. Такие опыты проводились в специальных больших трубах, получивших название аэродинамических. В таких трубах искусственно создаются воздушные потоки большой скорости. Использование аэродинамических труб основано на том принципе, что сила сопротивления воздуха какому-либо телу не зависит от того, движется ли тело относительно неподвижного воздуха с определённой скоростью или движется с такой же скоростью воздух относительно неподвижного тела. Например, если человек бежит при полном отсутствии ветра со скоростью 5 км/час, испытывая определённое сопротивление воздуха, то такое же сопротивление он испытывает и в том случае, если будет стоять неподвижно, а скорость ветра (т. е. движения воздуха) будет составлять 5 км/час.

С помощью аэродинамических труб можно наблюдать видимую картину обтекания тела (спектр обтекания). Для этой цели воздух, продуваемый в трубе, задымляется или поверхность испытываемого тела смачивается дымящейся жидкостью, и дым делает видимым воздушный поток.

¹ Профессор Николай Егорович Жуковский (1847—1921 гг.) — основоположник аэродинамики — науки, изучающей движение воздуха и действие воздушного потока на тела, в нем находящиеся.

Для наглядности приведём рис. 2, воспроизводящий спектр¹ обтекания тела каплевидной формы и четырёхугольной пластинки.

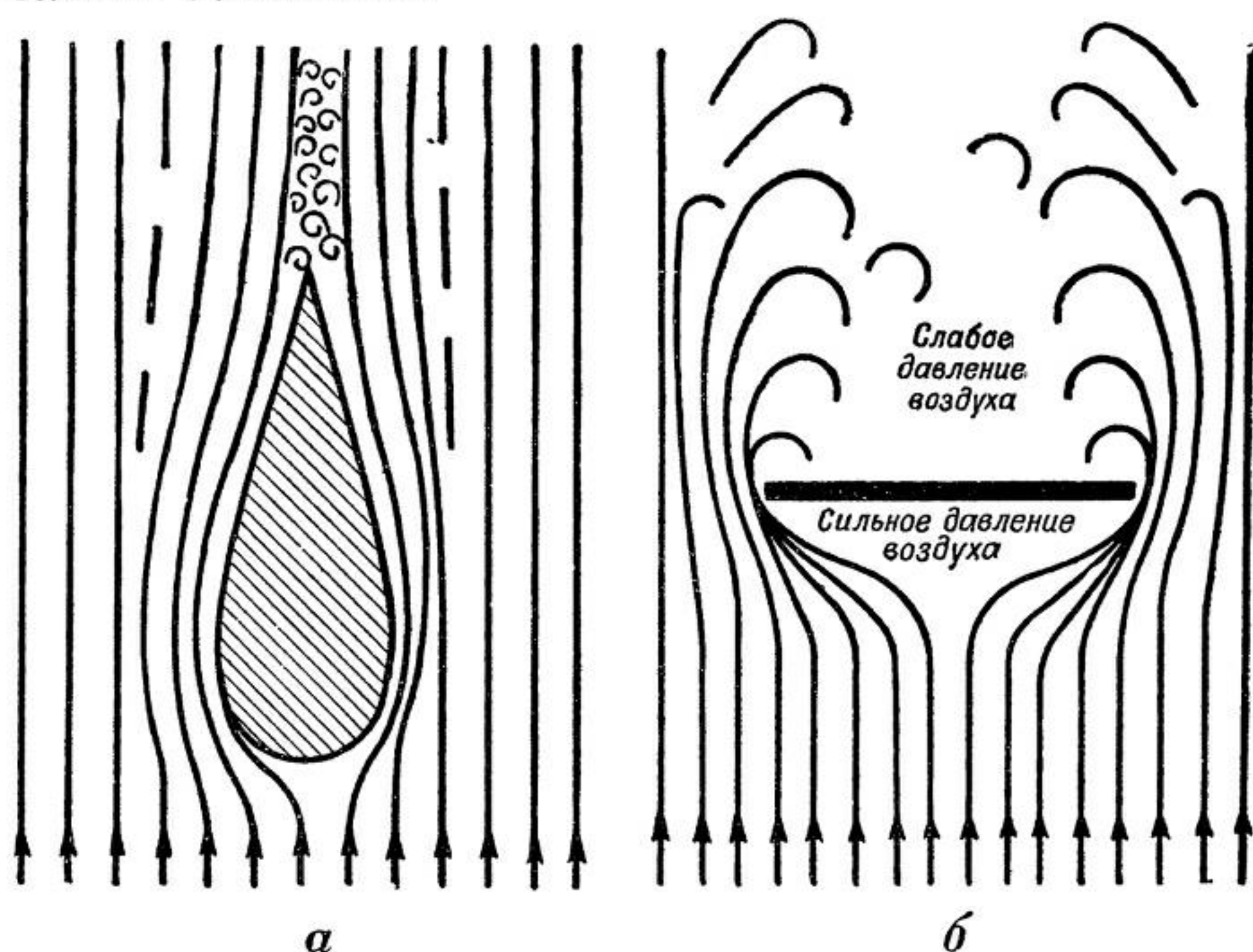


Рис. 2. Спектр обтекания разных тел (каплевидной формы и пластинки), помещённых в аэродинамической трубе.

На рис. 2, а мы видим, что воздух довольно спокойно обтекает вытянутое и закруглённое тело каплевидной формы (похожее на модель дирижабля), создавая позади незначительные вихри. На рис. 2, б картина резко меняется: четырёхугольная пластинка создаёт очень большое возмущение воздуха, образуя множество разнообразных вихрей.

В первом случае тело испытывает значительно меньшее сопротивление, чем во втором. Главной причиной, создающей сопротивление воздуха, являются вихри, которые образуются вокруг тела. Если такие вихри у хорошо обтекаемых тел мало заметны, то у плохо обтекаемых, угловатых тел они образуются в значительной области.

На задней стороне тела вихри образуются вследствие срыва струй воздуха с поверхности тела. Отрываясь от тела, воздух позади него создаёт сильное разрежение (рис. 2, б). Такое разрежение при срыве струй вызывает

¹ Спектр — видимое распределение движения воздушного потока.

подсос воздуха из более задних слоёв. Двигаясь по направлению к телу и соприкасаясь со сбегающими струйками, воздух позади плохо обтекаемых тел образует вихри.

Таким образом, легко можно сделать вывод, что обтекаемость, а отсюда и скорость падения тела в воздушной среде зависят от формы тела.

Возьмём два одинаковых по весу и форме тонких листа картона. Один из этих листов тщательно свернём или сожмём, придав ему цилиндрическую или шаровидную форму. Теперь сбросим оба куска картона с высоты, например, 30 метров, расположив листовый картон перед сбрасыванием параллельно земной поверхности. При этом мы увидим, что свернутый картон упадёт значительно скорее, чем картонный лист, который, с трудом преодолевая сопротивление воздуха, будет опускаться медленно, скользя по воздуху.

Объясняется это тем, что лист обладает плохой обтекаемостью и, встречая поэтому большое сопротивление воздуха, опускается на землю значительно медленнее свернутого картона. Сделав некоторое приближение, можно сказать, что спектр обтекания пластинки, приведённый на рис. 2, б, как бы воспроизводит картину обтекания падающего листа картона. Сам же процесс падения картона в известной степени напоминает спуск парашюта.

При помощи аэродинамических труб были найдены опытным путём коэффициенты сопротивления различных тел, наглядно показывающие зависимость величины сопротивления от формы тела. Так, например, хорошо обтекаемая каплевидная форма (рис. 2, а) имеет коэффициент сопротивления 0,05; пластинка, установленная под углом 90° к воздушному потоку (рис. 2, б), — 1,28; полое полушарие, помещённое выпуклой стороной к воздушному потоку, — 0,34, такое же полушарие, расположенное к потоку вогнутой стороной (т. е. так же, как купол парашюта), имеет коэффициент сопротивления 1,42¹.

Значит, чтобы тело опускалось медленнее, надо создать для него наибольшее сопротивление воздуха. Наиболее подходящим для этой цели оказалось, как видно

¹ При прочих равных условиях величина сопротивления пропорциональна указанным коэффициентам. У плоской пластинки сопротивление в 25 раз больше, чем у тела обтекаемой формы.

из приведённых коэффициентов, полое полушарие, направленное к воздушному потоку вогнутой стороной.

Таким образом, из всего сказанного выше можно сделать вывод, что спасательный снаряд — парашют — создан на принципе использования сопротивления воздуха для возможно большего замедления падения тела в воздушной среде.

Конструируя парашют, нужно было выбрать лёгкое, но в то же время наиболее плохо обтекаемой формы

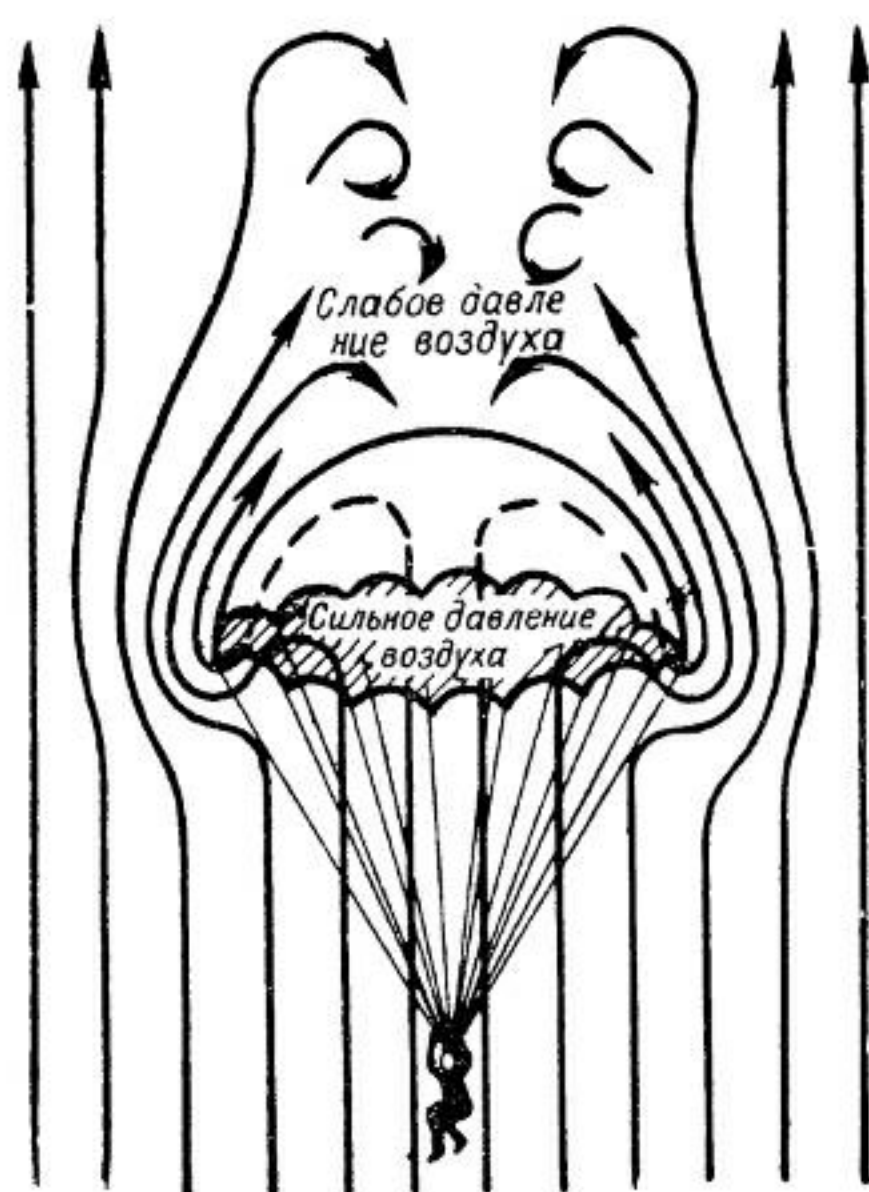


Рис. 3. Спектр обтекания модели парашюта, помещённой в аэродинамической трубе.

тело, которое, создавая максимальное сопротивление, могло бы опускаться, имея минимальную скорость снижения. До всего этого, как мы узнаем ниже, русские конструкторы дошли опытным путём, располагая крайне несовершенными техническими средствами для расчёта своих конструкций. Проведённые позднее опыты с продуванием парашютов в аэродинамических трубах подтвердили правильность расчётов русских учёных и конструкторов, выбравших для рабочей части парашюта куполообразную форму.

Для наглядности приведём спектр обтекания обычной куполообразной поверхности (рис. 3). Раскрытый купол снижающегося парашюта обтекается со всех сторон воздухом снизу вверх. Таким образом, воздушные струи обтекают не только внешнюю, но и внутреннюю поверхность купола. При обтекании внешней части купола с краёв его поверхности происходит срыв воздушного потока. При этом воздух, как бы отрываясь от поверхности купола, образует позади него разреженное пространство. Давление воздуха в этом месте уменьшается, тогда как напор воздушного потока на внутреннюю поверхность купола создаёт под куполом повышенное давление.

Разрежение воздуха выше купола вызывает подсасывание воздуха по направлению к куполу из выше распо-

ложенных воздушных слоёв. Опускающиеся вниз, вслед за снижающимся куполом, воздушные струи сталкиваются с отрывающимися от краёв купола потоками воздуха. Это приводит к вихреобразованиям над куполом.

Вихревые движения, образующиеся позади и выше купола, а также разность давлений выше и ниже купола создают значительное сопротивление воздуха, препятствующее быстрому снижению парашюта. В результате парашют с раскрытым куполом не падает, а медленно опускается вниз.

Взяв за основу куполообразную зонтичную форму, конструкторы парашютов путём расчётов определили наиболее выгодную площадь и размеры, материал для его изготовления, систему распределения строп и т. д. Конструкторы понимали, что, кроме большого коэффициента сопротивления, купол должен обладать ещё рядом свойств, обуславливающих нормальное снижение парашюта. Формы и размеры купола должны обеспечивать быстрое раскрытие его, устойчивое положение, управляемость в воздухе и безопасную скорость снижения.

Некоторые требования, предъявляемые к парашюту, находились в противоречии одно с другим. Например, куполы с наибольшим сопротивлением оказались очень неустойчивы в воздухе, и, наоборот, наиболее устойчивые куполы имели небольшое сопротивление.

В дальнейшем конструкторам парашютов приходилось разрешать эти противоречия в зависимости от назначения парашюта. Так, например, им было известно, что спасательные парашюты должны выдерживать любую скорость тела, возможную после оставления самолёта, и допускать во время раскрытия такую нагрузку на парашютиста, которая не вызывает болезненных явлений. Эти парашюты должны быть устойчивыми и в достаточной степени управляемыми в воздухе, должны иметь скорость приземления не более 5—6 м/сек с грузом до 80—90 кг при нормальных атмосферных условиях. От парашютов, имеющих другое назначение, требуются иные технические данные.

Парашют является надёжным спасательным снаряжением, действующим на основе законов физики и механики. Однако чтобы овладеть техникой парашютного прыжка,

необходима серьёзная наземная подготовка. Она складывается из изучения теории прыжка и материальной части парашюта, а также из ряда тренировочных прыжков с парашютных вышек.

ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПАРАШЮТА

Ещё задолго до появления первого в мире самолёта, который был создан русским конструктором А. Ф. Можайским, в период развития воздухоплавания частые аварии и пожары, случавшиеся в воздухе с аэростатами и сферическими воздушными шарами, заставляли учёных настойчиво трудиться над созданием надёжного спасательного средства для сохранения жизни аэронавтов¹.

Русские материалы и документы, в которых указывалось на то, что в старину существовали примитивные снаряды, замедлявшие падение человека с высоты на землю, привлекли внимание учёных России и других стран. Используя эти сведения, подводя под них научную основу, люди стали работать над созданием более совершенных аппаратов. Сведения, почерпнутые из истории, помогли им не только определить форму конструкции, но и выбрать материалы для изготовления парашюта. Во многих странах стали производиться разнообразные опыты по спуску на землю с крыш высоких зданий, колоколен при помощи бумажных, матерчатых зонтичных поверхностей, как правило, имевших жёсткую конструкцию.

Так создавались первые, примитивные ещё, средства спасения аэронавтов на случай аварии аэростата или воздушного шара.

Следует сказать, что, несмотря на долгие искания и многочисленные опыты, конструкторская мысль западно-европейских стран так и не сумела создать надёжного спасательного средства для воздухоплавателей.

Естественно, что когда появились летательные аппараты тяжелее воздуха, со скоростями, значительно превышающими скорости аэростатов, ни одно из существовавших в то время спасательных средств не было пригодно

¹ Аэронавтами называются пилоты, летающие на воздушных шарах и аэростатах.

для спасения жизни лётчика в случае аварии самолёта. Дело в том, что осуществить прыжок с самолёта было значительно сложнее, чем с аэростата, кроме того, увеличение скорости выдвигало новые, более высокие требования в отношении прочности и сложности конструкции парашюта.

Между тем число жертв пионеров авиации прогрессивно возрастало. Небольшая порча мотора в воздухе или поломка какой-либо даже незначительной детали громоздкой и непрочной в то время конструкции самолёта зачастую приводили к тяжёлым авариям, катастрофам, кончались гибелью людей. Было очевидно, что отсутствие спасательных средств для лётчиков могло стать тормозом в развитии лётного дела. Жизнь настоятельно требовала создания такого приспособления, которое обеспечивало бы в любых условиях спасение лётчика, давало бы ему возможность, в случае необходимости, при любой скорости покинуть самолёт и благополучно опуститься на землю.

Технически такая задача была чрезвычайно сложной, так как при сравнительно большой скорости самолёта прыжок с него с огромным зонтом, какие употреблялись тогда аэронавтами (площадью в 40—60 квадратных метров), представлял крайне большую трудность. Стало ясно, что проблеме создания спасательного средства для лётного состава авиации надо решать заново.

Русские учёные и конструкторы смело взялись за решение этой задачи. Над созданием нового парашюта в России стали работать Г. Е. Котельников, М. М. Поморцев и др.

Работавшие в этой области зарубежные конструкторы с самого начала пошли по неправильному пути. Не поняв идеи авиационного парашюта, они взяли за основу громоздкие и неудобные парашюты, применявшиеся тогда в воздухоплавании, и, модернизируя их, старались приспособить для лётчиков. В силу этого конструкторы Франции, Америки и Англии топтались на месте; предложенные ими образцы спасательных средств были крайне ненадёжны и не могли быть использованы в авиации. Применяя сложные механизмы, пружинные и действующие при помощи сжатого воздуха, для выбрасывания и раскрытия парашюта, они так и не могли найти в самолёте подходящего места для парашюта. В аэростате

он прикреплялся с внешней или внутренней стороны корзины. Иностранные конструкторы решили и в самолёте поместить парашют отдельно от лётчика.

Кроме того, механизмы, при помощи которых должен был выбрасываться и раскрываться купол парашюта, были не только сложны, но и ненадёжны. Взрывной заряд и сжатый воздух, применявшиеся для этой цели, могли в любую минуту подвести. Если во время полёта заряд отсыреет, а в баллоне не будет достаточного давления, то лётчику грозит неминуемая гибель. То обстоятельство, что парашют должен был раскрываться в самолёте, усугубляло его ненадёжность. Ведь он мог легко зацепиться за хвостовое оперение самолёта и опять-таки преградить лётчику путь к спасению.

Несмотря на то, что Французская воздушная лига обратилась ко всем научным обществам с просьбой оказывать содействие изобретателям парашютов, несмотря на солидную премию, учреждённую во Франции за лучший образец этого спасательного приспособления, — конструкторы Франции, Германии, Америки и Англии так и не добились успеха. В подтверждение этого и для иллюстрации высказанных нами ранее положений разберём несколько конструкций зарубежных парашютов.

В 1909 году французский изобретатель Вассер сконструировал парашют, который должен был в сложенном виде помещаться на самолёте, позади пилота. Этот парашют напоминал собой зонт с ручкой, которая соединялась с сиденьем пилота. В случае надобности лётчик, чтобы использовать это спасательное приспособление, должен был освободить ручку зонта, после чего спицы его расправлялись, зонтичная поверхность наполнялась встречным потоком воздуха и должна была, по расчётам конструктора... вытащить лётчика из кабины вместе с сиденьем.

Однако из-за недостатков и сложности конструкции и поэтому невозможности практического использования этот парашют не нашёл применения в авиации.

В 1910 году Эрвье сделал другой образец авиационного парашюта. Чтобы купол был более лёгким, Эрвье сшил его из трёх разных материалов: среднюю часть — из наиболее тяжёлого и прочного, верх купола у полюсного отверстия — из более лёгкого, остальную часть —

из самой лёгкой, но достаточно прочной прорезиненной ткани.

Эрвье проводил испытания своего парашюта в Париже, сбрасывая на нем 80-килограммовый манекен с площадки Эйфелевой башни, находящейся на высоте 63 метров. Однако парашют оказался настолько тяжёлым и громоздким, что о применении его в авиации нечего было и думать. Подобная же участь постигла также изобретателя Ганслера, парашют которого также не мог быть использован в авиации.

Трагическая неудача постигла изобретателя парашюта австрийца Рейхельта. В течение 1909—1911 гг. Рейхельт работал над созданием спасательного прибора и изготовил «плащ-парашют». Убеждённый в безотказности своего изобретения, Рейхельт получил разрешение испытать его в прыжке с Эйфелевой башни. 4 февраля 1912 года, спрыгнув с высоты 63 метров, изобретатель стал стремительно падать вниз. Парашют не раскрылся, и Рейхельт погиб на виду у многочисленных зрителей, собравшихся посмотреть на испытания.

Неудачи Вассера, Эрвье, Ганслера, Рейхельта и др. показали, что изобретатели западноевропейских стран шли по ложному пути. Они не понимали, что для авиации нужен совершенно особый, лёгкий и компактный, складывающийся парашют, который должен составлять необходимую часть лётного снаряжения пилота и быть непосредственно прикреплённым к нему.

Зарубежные изобретатели, производя разнообразные эксперименты с зонтичными поверхностями, не рассчитывали при конструировании своих парашютов раскрытие их после того, как лётчик покинет самолёт. Они считали, что парашют сможет спасти лётчика только в том случае, если он раскроется в самолёте и вытащит оттуда пилота. Это было в корне неверно, и от этой ошибки они так и не могли отделаться.

Позднее в этом же направлении стали работать конструкторы Одибер, Робер, Бонне и др. и тоже не добились успеха. Учитывая опыт и неудачи своих соотечественников, эти изобретатели, конструируя парашют, старались расположить его в специальном футляре на хвосте самолёта. Они предлагали различные приспособления (пороховые заряды и др.) для выбрасывания парашюта,

но все эти приспособления, равно как и сами конструкции, уже во время опытов показали свою непригодность.

Так в течение долгого времени на Западе безуспешно пытались создать надёжный авиационный парашют. Впервые в мире эта проблема была блестяще разрешена русским изобретателем Глебом Евгеньевичем Котельниковым.

В 1911 году отставной артиллерийский поручик Глеб Евгеньевич Котельников сконструировал такой парашют, который полностью отвечал требованиям, предъявлявшимся в то время к авиационному спасательному прибору. Справедливость требует отметить, что все современные парашюты сконструированы по принципиальной схеме парашюта Котельникова.

Глеб Евгеньевич Котельников родился в 1872 году 18 января (старого стиля), в семье профессора механики и высшей математики Петербургского Лесного института. Родители Котельникова любили музыку, увлекались театром, живописью, устраивали любительские спектакли. Воспитываясь в этой обстановке, молодой Котельников страстно полюбил искусство, загоревшись стремлением попасть на сцену.

Проявляя незаурядные способности в музыке, молодой Котельников учится играть на рояле и других музыкальных инструментах. В сравнительно короткий срок талантливый юноша научился отлично играть на скрипке, балалайке, мандолине и других инструментах, а позднее стал писать музыку, главным образом романсы, в которых звучали русские народные мелодии.

Одновременно Глеб Котельников увлекался техникой. Он сооружал различные модели машин, делал замысловатые игрушки. Отец всемерно поощрял эти наклонности сына, старался развивать их.

Неожиданная смерть отца и ухудшение материального положения семьи изменили жизнь молодого Котельникова. Бросив театр и занятие музыкой, он идёт добровольно в армию и поступает в Киевское военное артиллерийское училище. Отлично окончив его, Котельников прослужил три года в армии, а затем вышел в запас и стал служить в акцизном ведомстве в провинции. Однако, попрежнему чувствуя любовь к театру и имея в этой области большие успехи, Котельников, возвратившись в Петербург, поступает в труппу Народного дома. В 1910 году, на тридцать девятом году своей жизни,

Глеб Евгеньевич Котельников стал актёром-профессионалом под фамилией Глебов-Котельников.

В 1910 году в России лётчики нашей отечественной авиации производили показательные полёты на летательных аппаратах тяжелее воздуха. Котельников, с детства любивший технику, живо интересовался авиацией. Он часто ездил на Комендантский аэродром и там с восторгом наблюдал за полётами.

Котельников понимал, что покорение воздушного океана открывает для человечества огромные перспективы. Его восхищали самоотверженность и мужество русских лётчиков, летавших на примитивных, малоустойчивых машинах.

Полёты Мациевича, Ефимова и других воздушных мастеров вызывали восторженные овации многочисленных зрителей. Во время одной из «авиационных недель»¹ лётчик Мациевич, совершая полёт, в результате незначительной поломки самолёта сорвался с сиденья и выпал из машины. Самолёт, потеряв управление, перевернувшись несколько раз в воздухе, упал вслед за лётчиком. Это была первая жертва русской авиации.

Котельников был свидетелем этого печального события. Оно произвело на него тяжёлое впечатление. Он решил помочь Родине завоевать воздушные просторы, обезопасив работу лётчика. И вот русский актёр, талантливый русский человек Глеб Евгеньевич Глебов-Котельников принимает твёрдое решение — построить спасательное приспособление, которое могло бы безотказно действовать в воздухе и обеспечить в случае аварии спасение лётчика.

Вскоре квартира Котельникова превратилась в своеобразную мастерскую. В ней появились различные материалы — проволока, ремни, брусья, листовое железо, куски материи и множество разнообразных инструментов.

Котельников отлично понимал, что ему неоткуда было ждать помощи. Кто мог в тогдашних условиях подумать всерьёз, что актёр способен изобрести спасательный снаряд, над созданием которого вот уже несколько лет быются учёные многих стран? Средств для работы было мало, необходимо было расходовать их очень экономно.

¹ В России проводились так называемые «авиационные недели», во время которых русские лётчики демонстрировали свои достижения в освоении летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Проводя целые ночи над замысловатыми чертежами, изготавливая различные модели парашютов, Котельников сбрасывал потом эти модели с крыши дома, с запущенного змея. Опыты следовали один за другим. В промежутках между ними он искал новые материалы, заново переделывал неудачные модели. Историк русской авиации и воздухоплавания А. Родных предоставил Котельникову книги по истории лётного дела и воздухоплавания в России. Изучая историю воздухоплавания и старинные русские документы о примитивных снарядах, которыми люди пользовались при спуске с высоты на землю, Котельников после долгих исканий пришёл к следующему выводу.

«...Я понял, — писал Котельников в своих воспоминаниях, — что для употребления на самолёте необходимо создать прочный и лёгкий парашют. Сложенный, он должен быть совсем небольшим. Главное, чтобы он находился всегда при человеке. Тогда лётчик сможет спрыгнуть и с крыла, и с любого борта самолёта»¹.

После нескольких неудачных опытов с моделями Котельников как-то раз увидел в театре, как большую шёлковую шаль вынули из маленькой дамской сумочки. Это навело изобретателя на мысль о том, что именно тонкий шёлк является наиболее удачным материалом для складного парашюта, так как может быть сложен в весьма компактную массу. При этом условии парашют будет невелик по объёму, прочен, эластичен, сможет легко развёртываться и поместиться у лётчика в головном шлеме. А когда нужно будет использовать это спасательное средство, специальная спиральная пружина легко вытолкнет его из шлема. Чтобы нижняя кромка купола быстрее оформляла купол и парашют мог мгновенно заполниться воздухом, Котельников решил пропустить через нижнюю кромку тонкий, упругий металлический трос.

Изобретатель очень внимательно продумал конструкцию подвесной системы и прикрепление спасательного аппарата к человеку. Он поставил себе задачу уберечь лётчика от чрезмерного рывка во время раскрытия парашюта. Котельников рассчитал, что если человека прикрепить к парашюту в одной точке, как это было в воздухо-

¹ Из неопубликованной рукописи Г. Е. Котельникова «История парашюта», стр. 8.

плавательных спасательных снарядах, то он будет испытывать очень сильный рывок в одной точке тела, в том месте, где прикреплён шнур. Сила такого рывка сгибает человека; кроме того, при таком креплении человек будет всё время вращаться в воздухе до самого момента приземления, что тоже очень опасно. Отбросив такую схему крепления, Котельников придумал весьма оригинальное решение: разделив все стропы парашюта на две равные части, он прикрепил их к двум подвесным лямкам.

Хорошо была продумана Котельниковым и подвесная система, обеспечивающая быстрое освобождение от парашюта после приземления. Таким образом, можно было избежать протаскивания лётчика по земле. Кроме того, подвесная система, предложенная Котельниковым, равномерно распределяла по всему телу силу динамического удара во время раскрытия парашюта. Система резинок-амортизаторов, находящихся на подвесных ремнях, ещё более смягчала силу удара.

Построив новую модель своего парашюта, Котельников приступил к испытаниям. Прикрепив парашют к кукле-манекену, он сбрасывал её с крыши. Каждый раз парашют очень хорошо выскакивал из головного шлема и, раскрывшись, плавно опускал куклу на землю. Восторгам изобретателя не было конца. Однако когда он попробовал рассчитать площадь купола, который был бы способен выдержать и опустить на землю груз в 80 килограммов с безопасной скоростью примерно 5 м/сек, то оказалось, что эта площадь должна была иметь 50 квадратных метров. Как же уложить в шлем лётчика столько, пусть даже очень лёгкого, шёлка? Сделать это оказалось невозможным.

Небезынтересно отметить, что в 1919 году германское патентное ведомство выдало патент на парашют, уложенный в головной шлем (повторяющий в точности идею шлемного парашюта Котельникова), якобы потому, что это изобретение является... новостью.

После долгих размышлений и опытов Котельников решил уложить парашют в специальный ранец.

Сделав чертежи ранцевого парашюта, он приступил к изготовлению опытного образца и специальной куклы.

В доме изобретателя шла горячая работа. Котельникову помогала его жена. Целые ночи просиживала она, сшивая на машине замысловато раскрытые полотнища

материи. И чем ближе было окончание работы, тем больше волновался конструктор. Всё, казалось, было продумано, рассчитано, вычислено, но как пройдут испытания?

Наконец, парашют был готов. Производить испытания в городе было невозможно. Патента на изобретение Котельников ещё не имел. Кто-нибудь мог увидеть, понять устройство модели и присвоить изобретение.

Зная нравы иностранных коммерсантов, наводнявших в те времена Россию, Котельников до получения патента старался сохранить в тайне сделанное им изобретение. Он отправился в Новгород и там в глухом, отдалённом месте стал проводить испытания. В этом ему помогали сын и племянники. Был сделан большой змей, с помощью которого парашют и модель подняли на 50—60 метров. Купол парашюта, выброшенный пружинами на воздух, быстро развернулся и плавно опустил куклу на землю. Несколько раз повторив опыты, Котельников убедился в том, что парашют действует безотказно. Расчёты оказались правильными. Надо было срочно реализовывать изобретение и внедрить парашют в русскую авиацию.

Такое знаменательное событие в истории авиации, как создание парашюта для лётчика, требует должной оценки. Русский изобретатель Г. Е. Котельников впервые в мире создал удобный и безотказный парашют для лётчика, могущий действовать в любых условиях. Это был ценнейший вклад русской изобретательской мысли в дело развития авиации.

Огромная заслуга Котельникова заключается в том, что он совершенно самостоятельно и оригинально разрешил проблему создания парашюта, пригодного для авиации. Он смело отбросил существовавшие в этой области консервативные теории о модернизации и приспособлении для нужд авиации парашютов, применявшихся ранее в воздухоплавании.

Система распределения строп и принципиальная схема ранцевого парашюта Котельникова полностью сохранились до наших дней и с успехом применяются во всём мире.

Парашют Г. Е. Котельникова, названный изобретателем РК-1 (Русский-Котельниковский первая модель; рис. 4), состоял из небольшого наспинного металлического ранца, внутри которого находилась полка, лежава-

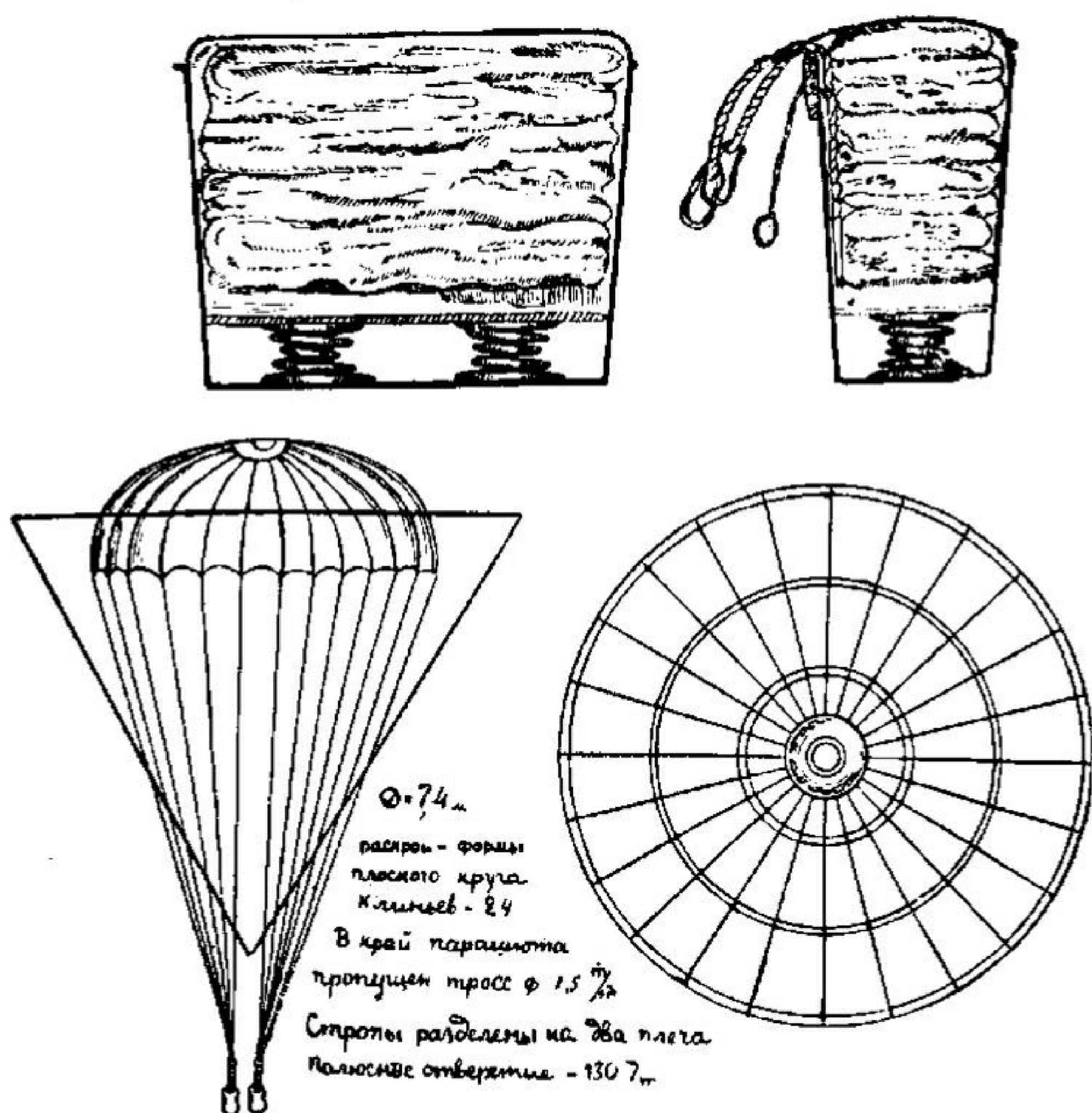


Рис. 4. Схема парашюта РК-1. Фотокопия с личного чертежа изобретателя.

шая на двух спиральных пружинах. На полку укладывались стропы, а на них купол. Крышка ранца была сделана на петлях с пружинами внутри, чтобы, открываясь, она откидывалась быстрее. Стропы парашюта в двух точках соединялись с подвесной системой. Лётчик, дёргая за шнур, открывал крышку ранца, и пружины выталкивали купол наружу. В нижней кромке купола для быстрого раскрытия был пропущен упругий металлический трос сечением 1 мм.

Помня о печальном конце лётчика Мациевича, Котельников предусмотрел систему принудительного открывания ранца. Чтобы ранец открылся самостоятельно в случае, если лётчик в силу каких-либо причин не сможет дёрнуть за шнур, замок ранца соединялся при помощи

шнура с самолётом. Если, предположим, лётчик выскочит из самолёта, шнур должен был открыть замок ранца, а потом сам, не выдержав тяжести человеческого тела, оборваться. При этом лётчик благополучно опускался на землю.

Парашют имел специальную подвесную систему, состоявшую из поясного, нагрудного и плечевых ремней и ножных обхватов. В случае необходимости подвесная система давала возможность отцепить купол, чтобы он не волочил парашютиста по земле. Система строп была устроена таким образом, чтобы при спуске на парашюте им можно было управлять.

Подвесные лямки парашюта, выпущенные из ранца, пристёгивались при помощи особых крючков к подвесной системе, надетой на человека. Парашют был сшит из двадцати четырёх полотнищ и имел специальное полюсное отверстие. Все стропы были пропущены по радиальным швам через весь купол парашюта и соединены по двенадцати штук на каждую подвесную лямку.

Испытания модели парашюта РК-1 показали, что при простоте конструкции была обеспечена надёжность действия этого спасательного приспособления.

Поражает глубокое понимание идеи авиационного спасательного снаряда и предусмотрительность русского изобретателя, создавшего конструкцию РК-1, по существу отвечавшую всем основным требованиям, предъявляемым к парашюту и по сей день.

В то же время образцы парашютов для авиации, создаваемые за рубежом, были не пригодны для пользования и делались по одному шаблону. Все они были настолько примитивны, что не могли даже быть сравнимы с РК-1.

Только с появлением изобретения Котельникова была, наконец, правильно решена проблема создания специального спасательного прибора для авиаторов. Этот факт был настолько неопровержимым, что даже иностранные конструкторы вынуждены были признать приоритет Г. Е. Котельникова в создании спасательного прибора для лётчиков (рис. 5).

Изобретение пригодного для авиации парашюта открывало новую эру в завоевании воздушных просторов.

После удачно проведённых испытаний обрадованный изобретатель поспешил возвратиться в Петербург, чтобы

дать заявку на патент и предложить РК-1 Военному министерству для оснащения отечественной авиации. Наконец-то осуществлялась его заветная мечта — отныне лётчики будут иметь надёжное спасательное средство в случае аварии самолёта.



Рис. 5. Г. Е. Котельников со своим ранцевым авиационным парашютом, 1911 г.

Окрылённый успехом, изобретатель пишет 10 августа 1911 года подробную докладную записку царскому военному министру, которая начиналась следующими словами:

«Длинный и скорбный синодик славных жертв в авиации натолкнул меня на изобретение весьма простого полезного прибора для предотвращения гибели авиаторов в случае аварии аэропланов в воздухе...»¹.

Далее в документе излагались тактико-технические данные парашюта и результаты испытаний. К докладной записке были приложены подробные чертежи парашюта

¹ ЦГВИА, св. 963, д. 271, л. 164.

РК-1 и описание технологического процесса его изготовления.

Однако докладная записка, попав в Главное военно-инженерное управление, так и осталась там без движения. Царские чиновники отнеслись скептически к этому важнейшему изобретению и не приняли никаких мер для его реализации.

Не дождавшись ответа, обеспокоенный Котельников решил обратиться лично к военному министру. Изобретатель был уверен в том, что если он переговорит с министром и продемонстрирует ему парашют, то изобретение будет немедленно реализовано, и все лётчики получают необходимый для них авиационный парашют.

Приёма к военному министру пришлось добиваться очень долго. После всевозможных мытарств Котельников, наконец, попал к заместителю военного министра. Изложив ему сущность своего изобретения и показав действующую модель, Котельников стал убедительно доказывать полезность этого изобретения для авиации. Не дав никакого ответа изобретателю, заместитель военного министра написал записку в Главное военно-инженерное управление.

Покинув Военное министерство, Котельников сделал заявку на патент в Комитет по изобретениям, после чего он уже мог свободнее показывать чертежи и модель парашюта, не боясь, что кто-либо из иностранных дельцов может присвоить его идею. Заявка на патент была подана 27 октября (старого стиля) 1911 года.

С запиской заместителя военного министра Котельников направился в Главное военно-инженерное управление, которое помещалось в Инженерном замке, — в том самом Инженерном замке, в котором 20 января 1877 года великий русский изобретатель первого в мире самолёта Александр Фёдорович Можайский сделал сообщение о проекте постройки аппарата тяжелее воздуха.

Главный инженер генерал фон Рооп, приняв Котельникова, назначил для рассмотрения его изобретения специальную комиссию под председательством начальника Воздухоплавательной школы генерала Кованько. Из Военного министерства чертежи парашюта Котельникова были пересланы в Инженерный замок.

И вот тут-то Котельникова постигла первая большая неудача. В этом отношении его судьба ничем не отлича-

лась от судьбы многих других талантливых русских изобретателей, творивших в условиях царского режима. Сколькая творческие силы народа, царизм не только не оказывал поддержку своим изобретателям, но, наоборот, возводил разнообразные препятствия на их пути.

На заседании комиссии, рассматривавшей парашют Котельникова, председатель комиссии — один из тогдашних руководителей русской авиации — генерал Кованько высказал, мягко выражаясь, странное суждение по этому вопросу. Генерал заявил, что после того как лётчик, выбросившись из самолёта, раскроет парашют, он сразу же перестанет нуждаться в этом средстве спасения, так как при рывке у него оторвутся ноги...

Уже по одному этому высказыванию можно судить о степени компетентности людей, руководивших в то время русской авиацией. Своим заключением Кованько сбрасывал со счёта данные опытов Котельникова и воскрешал консервативные теории, имевшие большое хождение во Франции и Англии, — теории о том, что будто лётчик должен покинуть самолёт только после раскрытия или одновременно с раскрытием парашюта. Эти теории тормозили работу изобретателей; ими смело пренебрёг Г. Е. Котельников, пойдя своим собственным, самобытным путём и сумев правильно решить эту проблему. И вот теперь, когда авиационный парашют, столь необходимый для авиации, был изобретён, испытан и показал прекрасные результаты, Кованько отсылал Котельникова к старым, провалившимся западным «теориям», не желая даже хорошенько вникнуть в суть дела.

Такого оборота дела изобретатель не ожидал. Он стал подробно объяснять и доказывать генералу, что парашют раскрывается постепенно и потому удар смягчается, но Кованько упорно стоял на своём.

Комиссия, формально-бюрократически отнеслась к изобретению. Не вдумываясь в содержание проекта и не желая слушать резонные доводы Котельникова, который доказывал свою правоту при помощи математических расчётов, комиссия забраковала это новое замечательное изобретение, наложив резолюцию... «За ненадобностью».

Однако, несмотря на такое заключение комиссии, Котельников не падал духом. Он решил добиться проведения официальных испытаний своего изобретения.

«...Ведь если, думал я, — пишет Котельников, — увидят своими глазами этот парашют, как он раскрывается в воздухе и опускает человека, все сразу изменят, наверное, своё мнение. Они должны будут понять, что парашют так же необходим на аэроплане, как на пароходе спасательный круг...»¹.

Много сил и средств потратил Глеб Евгеньевич, чуть ли не ежедневно посещая различные ведомства Военного министерства, прежде чем ему удалось добиться проведения испытаний опытного образца своего спасательного парашюта.

Вскоре в «Вестнике финансов промышленности и торговли» № 52 за 1911 год появилось сообщение о заявке Котельникова на получение им патента (охранного свидетельства за № 50103) на изобретение спасательного снаряжения для авиации — парашюта. Таким образом, изобретение Котельникова приобретало широкую известность не только у нас на Родине, но и за рубежом.

Ощущая большие денежные затруднения при изготовлении опытного образца парашюта (который обошёлся в несколько сот рублей) и не имея никакой поддержки от царского правительства, Котельников залез в долги. Отношения на службе тоже заметно испортились, так как он всё меньше и меньше мог уделять внимания своей основной работе в Народном доме.

Работы по подготовке к испытаниям было много. Изобретатель хотел проверить прочность материалов, из которых был изготовлен парашют, и силу сопротивления купола. Для этой цели он решил использовать автомашину. Прикрепив парашют за буксировочные крюки автомашины, Котельников в тот момент, когда шофёр развил значительную скорость, дёрнул спусковой ремень. Парашют выбросило из ранца силой пружин, он мгновенно раскрылся... Резкий рывок, и автомашина была остановлена силой сопротивления воздуха, заполнившего купол парашюта. Мотор заглох. Купол отлично выдержал испытание на прочность, разрывов материи и обрыва строп обнаружено не было. Конструкция полностью удовлетворяла предъявленным к ней требованиям.

Русский журнал «К спорту» в № 31 от 1912 года писал по поводу этих испытаний: «...2 июня на автомобиле

¹ Г. Котельников, История одного изобретения. Москва, 1938 г., стр. 61.

инженерного ведомства был испытан парашют в смысле его прочности на сопротивление. С полного хода мотора (70 верст в час) парашют вскрылся, представив настолько сильное сопротивление, что затормозил автомобиль и на нескольких шагах остановил его окончательно. При этом шёлковые шнуры, а также оболочка парашюта блестяще выдержали сопротивление».

Остановка автомобиля при помощи парашюта навела Котельникова на мысль о создании воздушного тормоза для самолёта, во время его посадки. Опытный образец такого тормоза был изготовлен изобретателем, однако авиационные «авторитеты» того времени заявили Котельникову, что подобное приспособление «не имеет будущего». Спустя много лет такой же воздушный тормоз как «новинка» был запатентован в Америке.

Наконец, подготовительные работы были закончены. На 6 июня 1912 года было назначено испытание парашюта в деревне Салюзи¹, около Петербурга. Военно-инженерное управление, дав принципиальное согласие на испытание парашюта с самолёта, в самый последний момент изменило своё решение, заявив, что испытание можно провести только с аэростата. Это была новая преграда, ставшая на пути изобретателя, так как его парашют был спроектирован и рассчитан специально для самолёта, а не для воздухоплавательных аппаратов. Понятно, что Котельникову хотелось испытать его действие при прыжке с самолёта. А чиновники из Военного министерства упорно стояли на своём, руководствуясь тезисом генерала Кованько, что с самолёта прыгать нельзя. Делать было нечего. Котельников решил провести испытание с аэростата.

В воспоминаниях Котельникова по поводу этих испытаний между прочим говорится о том, что кукла-малекс имела усы, длинные, седые баки и была похожа на генерала Кованько. Когда Котельников с этой куклой подъехал на автомашине к месту испытаний, т. е. в расположение лагеря Воздухоплавательной школы, которой командовал генерал Кованько, дневальный принял куклу на автомашине за начальника и чуть было не подал команду: «Дежурных на линию!» «Поэтому, — вспоминает Котельников, — я скорее решил снять с куклы баки».

¹ Деревня Салюзи в сентябре 1949 г. переименована в Котельниково.

Манекен был прикреплён сбоку корзины аэростата на верёвочной петле (рис. 6), которую пропустили «подмышками». Конец шнура от замка ранца был привязан к костыльку одной из четырёх верёвочек, на которых висела

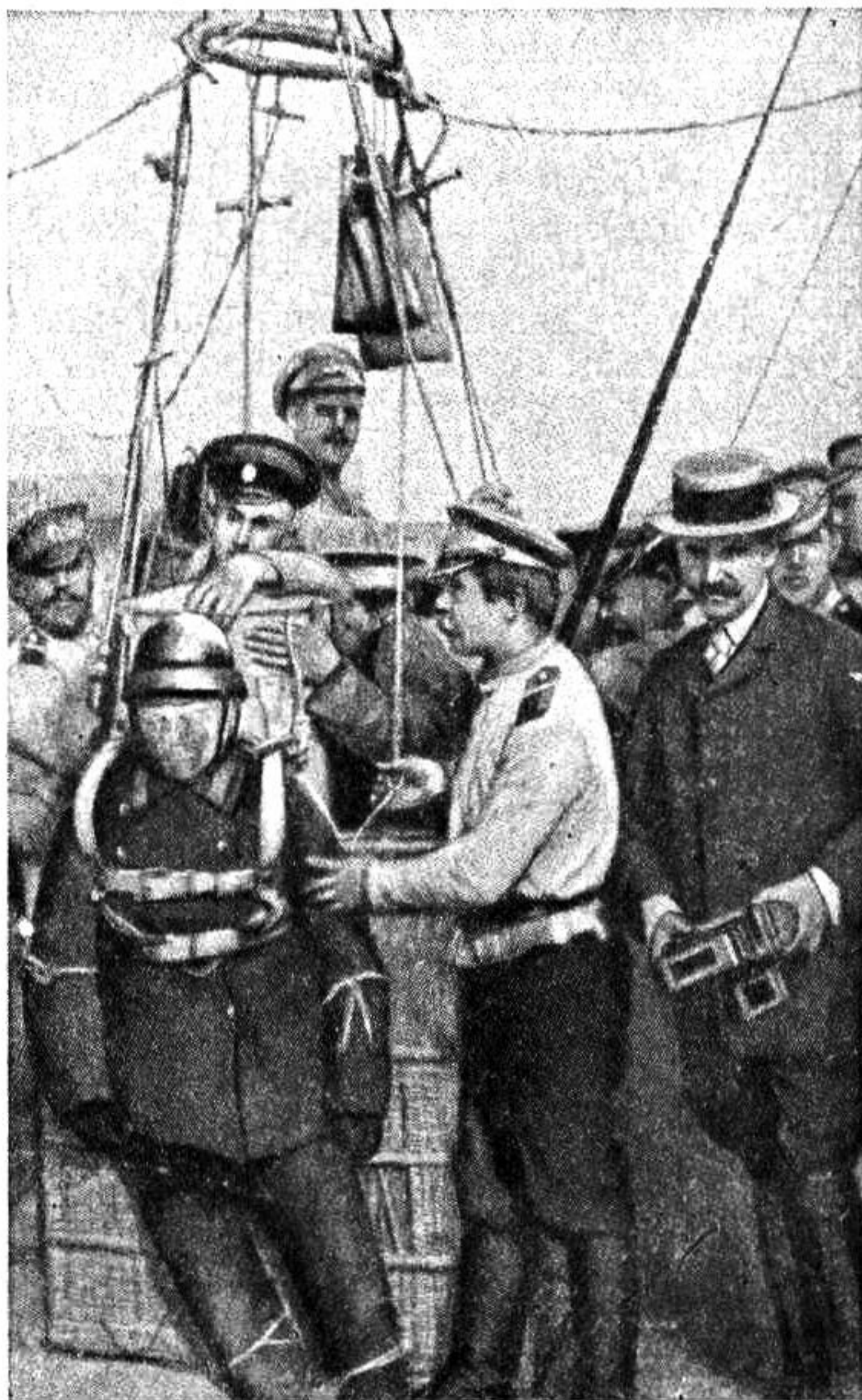


Рис. 6. Подготовка к испытаниям парашюта Г. Е. Котельникова РК-1 в деревне Салюзи, около Петербурга, 6 июня 1912 года. На фотоснимке изображён момент перед подъёмом аэростата. В гондоле аэростата лётчик Горшков, который проверяет испытываемый парашют. К корзине прикреплена кукла-манекен с парашютом РК-1.

корзина аэростата. Чтобы сбросить манекен, надо было перерезать один из концов верёвочной петли.

Подъём аэростата прекратили на высоте 200 метров. Множество глаз, биноклей, фотоаппаратов было направлено вверх. С затаённым дыханием присутствующие



Рис. 7. Спуск с аэростата куклы-манекена с парашютом РК-1.

ждали исхода опыта. Наконец, манекен отделился от аэростата и стал стремительно падать головой вниз. Ещё несколько мгновений, и белое пятно парашюта красиво оформилось в купол, который стал плавно опускаться на землю (рис. 7).

«Раздалось дружное «ура», — вспоминает Котельников, — и все побежали вперегонки, чтобы увидеть, как парашют опустится на землю. Так как было жарко и ветра совсем не было, то манекен встал ногами на траву

и так стоял несколько секунд, поддерживаемый парашютом, а затем упал на бок» (рис. 8).

Повторные сбрасывания манекена с различных высот прошли также вполне успешно, подтвердив ещё и ещё раз правильность расчётов конструктора.



Рис. 8. Приземление куклы-манекена с испытываемым парашютом.

На испытаниях присутствовало много русских воздухоплавателей, военных лётчиков, корреспондентов газет и журналов и гражданских лиц, специально приехавших на испытания из Петербурга. Все, даже мало компетентные в этих вопросах люди, понимали, что это замечательное изобретение открывает новые возможности для дальнейшего покорения воздушного океана, уменьшает опасность для лётчиков.

На испытания в деревню Салюзи всеми правдами и неправдами проникло множество иностранцев, проявлявших чрезвычайно повышенный интерес к изобретению Котельникова. Из комиссии же, рассматривавшей проект Котельникова, никого не было. Не было никого также и из Военно-инженерного управления и Военного министерства, в руках которых находилась судьба изобретения Котельникова.

Такое барски-пренебрежительное отношение чиновников царской России к творческим исканиям русских людей объясняется прежде всего тем, что антинародная и продажная царская власть — власть эксплуататоров-капиталистов и помещиков — вела страну по пути всё большего закабаления её иностранным капиталом. Выдающиеся достижения зачинателей авиационного дела в России, отечественная авиационная наука не находили никакой поддержки со стороны царского правительства. Имея образцы замечательных русских самолётов, царское правительство тем не менее противилось развитию отечественной авиационной промышленности, предпочитая тратить огромные средства для покупки плохих, устаревших самолётов за рубежом. «Царизм оказался помехой современной, на высоте новейших требований стоящей, организации военного дела...»¹

На другой день после испытаний парашюта все столичные газеты и журналы выступили со статьями, описывавшими удачные испытания авиационного спасательного снаряда. Простые русские люди ликовали, чувствуя своего талантливое соотечественника.

В статье «Спасательный ранец для авиаторов», опубликованной в русском журнале «Тяжелее воздуха» в № 8 за 1912 год, говорилось: «...инженерному ведомству был представлен на испытание построенный спасательный ранец для авиаторов с автоматическим (и по желанию) выбрасыванием парашюта. Ранец изобретён Г. Е. Котельниковым. Этот надёжный и крайне простой прибор является первым изобретением в области спасательных средств при авариях в воздухе... прибор компактен и не стесняет лётчика».

В № 6 журнала «Огонёк» от 23 июня 1912 года также рассказывалось о проведённых испытаниях и публиковались многочисленные иллюстрации. «В текущем месяце, — писал «Огонёк», — в Гатчине производились опыты со спасательным парашютом, изобретённым Г. Е. Котельниковым. Особенность нового парашюта заключается в том, что он раскрывается очень быстро... парашют раскрылся на расстоянии 12 метров от корзины.

¹ В. И. Ленин, Соч., т. 8, изд. 4-е, стр. 35.

Аппарат Котельникова представляет собой ранец, прикреплённый за спиной авиатора...»

Несмотря на всеобщий интерес, проявленный к изобретению Котельникова, Военно-инженерное управление осталось глухим ко всему происшедшему. И когда изобретатель стал там говорить о необходимости провести новые испытания по спуску на парашюте с летящего самолёта, он получил категорический отказ.

Г. Е. Котельников находился в очень тяжёлых материальных условиях.

В то время как он тщетно старался реализовать своё изобретение на Родине, за границей пристально следили за ходом событий. В Петербург нахлынуло множество заинтересованных в этом изобретении лиц, представителей различных заграничных фирм, готовых «оказать услуги» автору. Пронырливый иностранец Вильгельм Ломач — владелец авиационных мастерских в Петербурге — уже давно был в курсе всех событий. Зная о многочисленных отказах, которые получал Котельников у царских чиновников в ответ на просьбу реализовать изобретение, Ломач стал увиваться вокруг изобретателя. Он предложил Котельникову открыть «частное изготовление парашютов, причём только в России». Стремясь во что бы то ни стало реализовать своё изобретение на Родине, Котельников заключает чрезвычайно кабальный договор с этим предпринимателем. Однако Ломач, не желая рисковать капиталом, решил провести официальные испытания парашюта с самолёта. Для Котельникова начались новые мытарства. Связанный по рукам и ногам тяжёлыми договорными условиями, он снова обивает пороги Военного министерства.

Чиновники из Военно-инженерного управления продолжали упорствовать. Выказываясь против проведения испытаний парашюта с самолёта, они приводили смехотворные доводы, утверждая, что лёгкий самолёт¹ после сбрасывания с него парашюта с манекеном, весивших пять пудов (80 кг), потеряет равновесие и разобьётся. Чиновники Военного министерства заявили, что

¹ В то время Военно-воздушные силы были вооружены только лёгкими одномоторными самолётами. Позднее — в 1913—1914 гг. — в России впервые в мире были созданы тяжёлые многомоторные самолёты-бомбардировщики: «Илья Муромец» и др.

нельзя рисковать машиной «для удовольствия» Котельникова.

После долгих уговоров и убеждений, наконец, удалось добиться разрешения провести испытание — сбросить манекен с парашютом с летящего самолёта.

26 сентября 1912 года в Гатчине лётчик Горшков сначала трижды поднялся в воздух, чтобы сбросить с самолёта мешки для проверки устойчивости самолёта, а затем сбросил куклу-манекен с парашютом. Парашют быстро раскрылся и плавно опустил куклу на поле.

Подобные же испытания с другими образцами РК-1 проводились в Севастополе лётчиком Ефимовым. В Севастополе испытания прошли так же удачно¹.

В известном в то время английском журнале «Иллюстрайтэд Лондон Ньюс» писали:

«Может ли авиатор спастись? Это уже возможно. Мы говорим об изобретении, принятом русским правительством². Шёлковый парашют помещают в ранец, надетый на плечи авиатора, который открывается дёрганием за шнур. При первом взгляде на нашу иллюстрацию она кажется несколько фантастической, но мы уже имеем достаточно оснований предположить, что такое изобретение, спасающее жизнь авиатора в случае катастрофы с машиной, осуществлено...

...Обсуждая возможность практической реализации этого изобретения, журнал «Motor»³ указывал, что шёлковый парашют площадью в 500 квадратных футов может быть легко свёрнут в пакет размером 8 × 6 или на 8 вершков. Таким образом, он вполне удобен для употребления на аэроплане. Дёрганием за шнур ранец открывается, и парашют в то же время выбрасывается пружинами на воздух»⁴ (рис. 9).

Журнал приводит иллюстрацию — весьма неточную зарисовку, сделанную его петербургским корреспондентом, изображающую спуск на русском парашюте. Пара-

¹ ЦГВИА, 1912, кор. 325, д. 15847, л. 123.

² Это необоснованное утверждение было вызвано тем, что автор предполагал, что царское правительство, безусловно, использует такое замечательное изобретение, как парашют, столь необходимый для бурно развивавшейся в то время авиации.

³ «Motor» (Мотор) — английский авиационный журнал.

⁴ «The Illustrated London News», № 469, 1912 года.

нельзя рисковать машиной «для удовольствия» Котельникова.

После долгих уговоров и убеждений, наконец, удалось добиться разрешения провести испытание — сбросить манекен с парашютом с летящего самолёта.

26 сентября 1912 года в Гатчине лётчик Горшков сначала трижды поднялся в воздух, чтобы сбросить с самолёта мешки для проверки устойчивости самолёта, а затем сбросил куклу-манекен с парашютом. Парашют быстро раскрылся и плавно опустил куклу на поле.

Подобные же испытания с другими образцами РК-1 проводились в Севастополе лётчиком Ефимовым. В Севастополе испытания прошли так же удачно¹.

В известном в то время английском журнале «Иллюстрайтэд Лондон Ньюс» писали:

«Может ли авиатор спастись? Это уже возможно. Мы говорим об изобретении, принятом русским правительством². Шёлковый парашют помещают в ранец, надетый на плечи авиатора, который открывается дёрганием за шнур. При первом взгляде на нашу иллюстрацию она кажется несколько фантастической, но мы уже имеем достаточно оснований предположить, что такое изобретение, спасающее жизнь авиатора в случае катастрофы с машиной, осуществлено...

...Обсуждая возможность практической реализации этого изобретения, журнал «Motor»³ указывал, что шёлковый парашют площадью в 500 квадратных футов может быть легко свёрнут в пакет размером 8 × 6 или на 8 вершков. Таким образом, он вполне удобен для употребления на аэроплане. Дёрганием за шнур ранец открывается, и парашют в то же время выбрасывается пружинами на воздух»⁴ (рис. 9).

Журнал приводит иллюстрацию — весьма неточную зарисовку, сделанную его петербургским корреспондентом, изображающую спуск на русском парашюте. Пара-

¹ ЦГВИА, 1912, кор. 325, д. 15847, л. 123.

² Это необоснованное утверждение было вызвано тем, что автор предполагал, что царское правительство, безусловно, использует такое замечательное изобретение, как парашют, столь необходимый для бурно развивавшейся в то время авиации.

³ «Motor» (Мотор) — английский авиационный журнал.

⁴ «The Illustrated London News», № 469, 1912 года.

шютист показан подвешенным на одной верёвке, тогда как система строп Котельникова была сделана значительно лучше и продуманнее.

Однако благоприятный исход испытания не изменил отношения Военно-инженерного управления к изобре-



Рис. 9. Фотоснимок из английского журнала „Иллюстриated Лондон Ньюс“, изображающий по зарисовкам петербургского корреспондента журнала спуск на авиационном парашюте РК-1 системы Г. Е. Котельникова.

нию Котельникова. Там попрежнему считали, что РК-1 не нужен. Под сомнение бралось — стоит ли вообще тратить деньги на спасение людей?!

Русские лётчики, вопреки всем преградам, которые ставили перед ними царское правительство и его чиновники, прокладывали новые пути в авиации, производя на малосовершенных самолётах выдающиеся полёты на дальность, скорость и высоту. Однако количество авиационных катастроф продолжало возрастать. Всё это знал и тяжело переживал славный русский патриот, изобретатель надёжного спасательного средства для лётчиков Глеб Евгеньевич Котельников.

Время шло. Желая во что бы то ни стало внедрить своё изобретение на Родине, глубоко понимая его пользу, Котельников, в качестве последней меры, 6 октября 1912 года снова пишет письмо военному министру.

Ссылаясь на посланную министру год назад — 10 августа 1911 года — докладную записку, Котельников приводит убедительные факты, описывает данные, свидетельствующие о высоких качествах его парашюта. Он отмечает клеветнические показания начальника Воздухоплавательной школы, который, давая отрицательное заключение о его приборе, ни разу даже не присутствовал на испытаниях парашюта Котельникова, и снова просит разобрать его предложение.

«Опыты сбрасывания с управляемого аэростата,— писал в своей докладной Котельников,— ...не состоялись, так как, по мнению г. Начальника Воздухоплавательной школы, подобные опыты опасны для аэростата. С 12 июня опыты-испытания с аэроплана не производились по разным причинам, хотя много раз назначались на известный день и час, что заставляло меня, состоящего на службе, терять... время. Тем временем в Севастополе г. Ефимов сделал опыт сбрасывания манекена с прибором... с биплана... причём результат получил блестящий. Наконец, 26 сентября с. г. штабс-капитан Горшков сделал опыт сбрасывания с моноплана на высоте 80 м, и результат получил такой же. Из начальствующих лиц при испытаниях в деревне Салюзи выше командира роты никого не было, и никаких официальных актов об испытаниях не составлялось. (Подчёркнуто мною. — Г. З.).

Между тем, несмотря на очевидный успех моего прибора при разнородных испытаниях его, в настоящее время г. Начальник Воздухоплавательной школы в донесении своём на имя Воздухоплавательного отдела... даёт о

моём приборе отзыв, из которого видно, что... вообще спуск на парашюте надо считать опасным... что парашют применим исключительно на войне... всё человечество озабочено изысканием средств обезопасить лётчиков от гибели именно в мирное время, когда они подготовляются к серьёзной деятельности на войне и часто гибнут напрасно, тогда как могли бы оказаться в нужный момент полезными сынами Родины.., горя единственным желанием исполнить свой долг перед Родиной.

В заявлении моём Воздухоплавательному отделу Генерального Штаба я предлагаю своё изобретение в более широком масштабе... Приборы эти... вполне обезопасили бы полёты и довели бы до минимума поломки самолётов.

Считаю своим долгом доложить, ...что такое странное отношение к столь важному и полезному делу, как спасение нужных людей и аппаратов для меня, русского офицера, и непонятно, и обидно.

6 октября 1912 г.

Ассессор Г. Котельников»¹.

Новое послание начало свой долгий и бесцельный путь по различным департаментам Военного министерства и попало, наконец, снова в Военно-инженерное управление, в Инженерный замок. Там, пролежав значительное время, этот документ поступил на доклад.

На этом послании Котельникова генерал Вернандер, который являлся в то время начальником Главного инженерного управления, наложил следующую резолюцию:

«Кукла-то всегда принуждена упасть и может упасть более или менее счастливо, а кто из живых первый решится сделать опыт лично? ². Изобретатель прибора также ведь ещё не пробовал лично опускаться на изобретённом им парашюте».

¹ ЦГВИА, 1912, кор. 325, д. 15847, л. 131.

² Царские чиновники поддерживали тайную связь с крупными иностранными фирмами, желавшими в корыстных целях присвоить изобретение Котельникова. Поэтому чиновники чинили всевозможные препятствия, противились проведению испытаний парашюта Котельникова. Они категорически запретили прыгать людям с парашютом и в то же время распространяли версию о том, что будто бы нет желающих осуществить такие прыжки, хотя на самом деле такие люди были.

Такая издевательская резолюция была характерна для генерала Вернандера, великосветского чинуши, слепого поклонника всего иноземного. Кстати заметим, что на всём протяжении своей служебной деятельности Вернандер всячески тормозил развитие и применение в русской армии воздухоплавания и авиации.

Пока изобретатель обивал пороги Военного министерства, стараясь реализовать в России своё изобретение, ловкий проходимец Ломач, захватив парашюты Котельникова, уехал в Париж. Там он получил разрешение продемонстрировать прыжки с русским парашютом. Желая испытать этот парашют, вопреки «сомнениям» генерала Вернандера, легко нашёлся. Это был спортсмен, ярый поклонник изобретения Котельникова студент Петербургской консерватории В. Оссовский. Негодуя на запрещение царского правительства совершать прыжки с парашютом в России, он был вынужден демонстрировать их на чужбине.

Огромная толпа зрителей собралась вокруг Эйфелевой башни, с которой должен был прыгать Оссовский. Но вдруг неожиданно появился полицейский, который, ссылаясь на распоряжение властей, запретил Оссовскому прыгать. Скрытые цели этого распоряжения понятны. Французские фабриканты, знавшие давно об изобретении Котельникова и желавшие тайно заполучить его парашют, не хотели создавать рекламу русскому изобретателю. Однако подавить интерес французов к русскому изобретению не удалось. Не получив разрешения на проведение опытов в Париже, Ломач уехал с Оссовским в Руан. Там с моста, построенного через Сену, с высоты 53 метров Оссовский, наконец, осуществил свой прыжок.

Парашют действовал безотказно. Французы восторженно приветствовали русского парашютиста. Когда Оссовский спустился на воду, его ловко подхватили на катер, кругом раздавались громкие восторженные крики, аплодисменты. Это был первый в мире прыжок в воду на парашюте.

По поводу испытаний парашюта Котельникова в Руане французский журнал «La lecture pour tous» («Чтение для всех») в номере от 15 мая 1913 года в статье «На помощь авиатору в опасности» писал: «Конструкция парашюта Котельникова основана на принципе автоматического раскрытия... Чтобы воспользоваться парашютом,

авиатору, который имеет ранец, надетый за спиной, следует только дёрнуть за шнурок. В случае же, если авиатор нечаянно выпадет из аэроплана со своего сиденья, то шнурок от ранца, прикрепленный к шасси, откроет парашют самостоятельно. Этот парашют был испытан в г. Руане с моста через р. Сену высотой 53 метра. Испытание происходило под контролем хронометражиста аэроклуба Франции г. М. Кори и комиссаров аэроклуба. Парашют был выброшен из ранца в 4,5 секунды и раскрылся вполне, пролетев 34 метра. Остальные же 19 метров он опускался в течение 12 секунд, что составляет скорость спуска, равную 1,57 м/сек»¹.

Парашют имел огромный успех. Сразу же после испытаний группа коммерсантов хотела организовать акционерное общество по изготовлению парашютов. Но хитрый авантюрист Ломач нашёл для себя более выгодным продать парашют втайне от Котельникова каким-то дельцам. Через несколько месяцев — в 1913 году — за границей стали появляться «новые» парашюты, как две капли воды похожие на РК-1. Иностранные фирмы наживали на этих парашютах огромные барыши.

Между тем число катастроф в русской авиации продолжало возрастать. Русская общественность крайне остро реагировала на бездушное отношение царского правительства к изобретателю первого в мире авиационного парашюта. В газетах и журналах всё чаще и чаще стали появляться различные статьи, в которых высказывались упрёки по адресу Военного ведомства, не оценившего по достоинству изобретения Котельникова. Так, в газете «Вечернее время» в номере от 27 октября 1913 года по этому поводу была опубликована статья, которая заканчивалась следующими словами: «...Неужели же должно погибнуть русское изобретение, а мы попрежнему будем читать об успехах де Кастелла, Пегу и других, зная, что русское изобретение, на шумевшее своими опытами в Гатчине, в Севастополе и... в Руане, — попало в руки какого-нибудь заграничного предпринимателя только по вине нашего Военного ведомства, допустившего эту возможность».

¹ Такой медленный спуск парашюта следует отнести за счёт большого купола парашюта. — Прим. Г. З.

Но эти призывы были тщетны. Царские чиновники упрямо стояли на своём. В то же время, отказавшись реализовать предложение Котельникова, царское правительство охотно покупало во Франции в массовом порядке ненадёжные парашюты Жюкмеса. Более того, производством французских парашютов для русской армии занимался в Петрограде завод «Треугольник».

Началась первая мировая война. В бой вступали новые авиационные части. Платя иностранным фирмам крупные суммы за парашюты, царское правительство упорно не желало пользоваться услугами русского изобретателя¹.

Однако русские лётчики, хорошо осведомлённые о действии парашютов Котельникова, не хотели пользоваться ненадёжными, медленно и плохо раскрывавшимися воздухоплавательными парашютами Жюкмеса, фактически совершенно непригодными для авиации. Нередки были случаи, когда авиаторы разбивались, пользуясь французскими парашютами во время аварии самолётов в воздухе. Поэтому русские лётчики и воздухоплаватели настойчиво требовали внедрения в отечественную авиацию парашюта РК-1.

Когда же в России появились тяжёлые многомоторные бомбардировщики типа «Илья Муромец», спрос на парашюты значительно возрос, так как для спасения экипажа самолёта большого воздушного корабля потребовалось больше спасательных средств. Один из командиров этих самолётов категорически потребовал снабдить экипажи только парашютами системы Котельникова. Под давлением этих обстоятельств Военное министерство вынуждено было обратиться к Котельникову с просьбой изготовить партию парашютов РК-1 в количестве 70 штук.

Изобретатель с большой энергией принялся за работу. Являясь консультантом на предприятии, которое делало РК-1, он приложил много энергии для того, чтобы изготавливаемые парашюты полностью отвечали предъявленным к ним требованиям.

Позже, находясь в комиссии по прчёмке РК-1, Котельников, будучи уже в зрелом возрасте, снова стал просить

¹ Уже во время войны раскрылась измена царского военного министра Сухомлинова, оказавшегося связанным с немецкими шпионами. Сухомлинов выполнял задание немецкой разведки — сорвать снабжение фронта.

разрешения произвести прыжок со своим парашютом. Но ему категорически запретили, пригрозив даже вывести из состава приёмочной комиссии. Тем не менее, находясь как-то в Воздухоплавательной школе, Котельников нарушил этот запрет. Увидев, что над эллингом — помещением, в котором хранились дирижабли, — на высоте около 35 метров имеется небольшой балкончик, он решил спрыгнуть с этого балкона с парашютом. Котельников схватил первый попавшийся ему РК-1, надел его на себя, взобрался на балкон. Подбросив вверх сложенный купол, он спрыгнул. Несмотря на то, что купол был без обруча, парашют хорошо раскрылся, и Котельников благополучно приземлился.

Русские парашюты РК-1, поступившие на вооружение бомбардировщиков «Илья Муромец», пользовались большой популярностью у лётчиков и спасли немало русских авиаторов.

Прыжки с парашютом постепенно завоевали себе «права гражданства». Жизнь настоятельно требовала самого широкого внедрения парашютов в русскую авиацию. Однако когда с ходатайством об этом обратились к великому князю Александру Михайловичу, бывшему в то время начальником Российских воздушных сил, он написал на представленном ему докладе следующую резолюцию:

«Парашют вообще в авиации — вещь вредная, так как лётчики при малейшей опасности, грозящей им со стороны неприятеля, будут спасаться на парашютах, предоставляя самолёты гибели...» В этих словах сказалось со всей полнотой невежество царских правителей, их неверие в русский народ, незнание его. Царский сатрап посмел заподозрить в трусости героических русских лётчиков!

Котельников тяжело переживал такое отношение царского правительства к столь нужному для авиации изобретению. Имея патриотическое желание обезопасить работу русских авиаторов, Котельников видел, что его изобретение бойкотируется на Родине царским правительством, в то время как за границей парашюты, сконструированные по образцу РК-1, находят всё более и более широкое распространение.

Г. Е. Котельников понял, что экономическая слабость царской России, косность и продажность царских властей являются препятствием на пути воплощения в жизнь

передовых научных и технических идей талантливых русских учёных и изобретателей. Царское правительство, находясь в зависимости от иностранного капитала и раболепствуя перед Западом, тормозило развитие отечественной научной мысли, подавляло всякий прогресс науки в России. Г. Е. Котельников видел, какие препятствия чинили царские чиновники смелым начинаниям талантливых русских лётчиков — основоположника высшего пилотажа П. Нестерова, М. Ефимова, Е. Крутеня и др.

Только после победы Великой Октябрьской социалистической революции смогли полностью развернуться творческие силы нашего могучего, талантливого народа. Большевицкая партия, Советское правительство и лично товарищ Сталин постоянно заботятся о наших учёных и конструкторах, обеспечивают им все условия для плодотворного труда во славу социалистической Родины.

В советских условиях наука получила неограниченный простор для творческого развития и смелого дерзания.

Наша страна с её революционными навыками и традициями, с её борьбой против косности и застоя мысли представляет наиболее благоприятную обстановку для расцвета науки, — указывал товарищ Сталин. И, действительно, ни одна эпоха, ни одна страна не знала такого бурного расцвета науки. Нет такой области, в которой советские учёные не отдавали бы свой творческий труд великому общенародному делу — строительству коммунизма. Ярким примером тому могут служить замечательные достижения советской авиационной науки и советского парашютизма.

ПАРАШЮТИЗМ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Парашютизм в нашей стране получил широкое развитие только при советской власти.

В результате Великой Октябрьской социалистической революции трудящиеся России под руководством партии Ленина — Сталина свергли власть капиталистов и помещиков и создали первое в мире советское социалистическое государство.

За короткий исторический срок народы Советского Союза, руководимые партией Ленина — Сталина, осуществили индустриализацию страны и коллективизацию сельского хозяйства, построили первое в мире социалистическое общество. В результате выполнения сталинских

пятилеток Советский Союз превратился в могучую, самую передовую в мире, социалистическую державу, стал страной передовой социалистической культуры, оплотом мирового прогресса и цивилизации.

Раскрепостив скованные царским режимом силы народа, Великая Октябрьская социалистическая революция создала все условия для наиболее полного развития и проявления творческих способностей советских людей. Взяв судьбы прогресса и цивилизации в свои руки, великая большевистская партия воплотила в жизнь исторически сложившееся стремление нашего народа к покорению воздушной стихии, к полному завоеванию воздушных просторов.

Советское правительство, оценив по достоинству труды изобретателя, сделало всё необходимое для того, чтобы дать возможность Котельникову продолжать его работу.

РК-1 нашёл большое применение в советской авиации на фронтах гражданской войны. Отечески заботясь о сохранении жизни лётчиков, Советское правительство приняло решение организовать производство парашютов. Спрос на парашюты для советских воздухоплавательных отрядов и авиационных частей возрастал с каждым днём. Воодушевлённый успехом своего изобретения, Котельников плодотворно работал над усовершенствованием своего спасательного прибора.

В самом начале установления советской власти по инициативе отца русской авиации профессора Н. Е. Жуковского было создано первое научно-исследовательское учреждение в области аэродинамики под названием «Летучая лаборатория», положившее начало научно-исследовательской деятельности в области авиации и воздухоплавания в советской России. В этой лаборатории под руководством Н. Е. Жуковского впервые наряду с другими работами началось теоретическое изучение парашюта, исследование его аэродинамических качеств. Работы «Летучей лаборатории» оказали большую услугу Котельникову в разработке и усовершенствовании новых образцов парашютов и подтвердили правильность его опытных расчётов при конструировании РК-1.

Развитие советского парашютизма таким образом неразрывно связано с развитием отечественной авиации и воздухоплавания.

Еще не отгремели бои на многочисленных фронтах гражданской войны, как по указанию большевистской партии и Советского правительства началось строительство отечественного воздушного флота. Необходимо было в возможно короткий срок ликвидировать зависимость России от зарубежных капиталистических стран в области самолётостроения.

Великие вожди и учителя В. И. Ленин и И. В. Сталин, направляя усилия наших учёных и изобретателей, работающих в области авиации, растили и пестовали советскую школу деятелей авиационной науки и техники.

В 1918 году по инициативе В. И. Ленина был создан Центральный аэро-гидродинамический институт (ЦАГИ), ставший центром авиационной мысли, науки и техники. Этот институт, которым руководил отец русской авиации Н. Е. Жуковский, сыграл выдающуюся роль в развитии отечественного самолётостроения и парашютизма.

Несмотря на разруху и крайне тяжёлое положение в стране, благодаря титаническим усилиям большевистской партии молодая советская авиация всё более и более расширяет масштабы своих действий. В годы гражданской войны товарищ Сталин использует авиацию в боях советских войск против белогвардейских полчищ и интервентов. По его приказанию широко применяются полёты в тыл врага с агитационной целью. Товарищу Сталину принадлежит идея и практическое осуществление массированных действий авиации.

В 1920 году на Советскую республику нападает панская Польша, с юга наступают части белого генерала Врангеля. Героическая советская авиация ведёт активную борьбу на этих фронтах. Здесь, как и на других фронтах, был блестяще осуществлён по указанию товарища Сталина принцип массированного применения авиации.

В дошедших до нас документах истории гражданской войны мы находим десятки фактов, показывающих, как В. И. Ленин и И. В. Сталин непосредственно направляли Военно-воздушные силы на разгром врага, как они строили советскую авиацию, пестовали кадры первых отрядов красных лётчиков и коллективы первых авиационных заводов.

Ведя борьбу с белогвардейскими полчищами и интервентами в условиях необычайной хозяйственной разрухи, большевистская партия и Советское правительство уделяли большое внимание отечественной авиационной промышленности, работе научно-исследовательских учреждений. Благодаря заботам и вниманию вождей народа Ленина и Сталина была обеспечена плодотворная деятельность группы учёных, руководимой профессором Жуковским. Растились и пестовались кадры талантливых советских авиационных конструкторов.

Наряду с исследовательским трудом в области авиации много внимания уделялось и работам по усовершенствованию парашюта. Опытные прыжки с парашютом¹ привлекали массы народа и были похожи больше на театральные зрелища, чем на научные исследования. Прыжки производились всё чаще и чаще; от единичных прыжков с аэростатов в 1917 году постепенно переходили к прыжкам с самолётов. Образуются специальные кружки по изучению парашюта. Советская молодёжь начинает проявлять к нему живой интерес, видя в парашюте не только спасательный аппарат, но и снаряд нового вида спорта.

В 1921 году была организована специальная подготовка парашютистов при Петроградской воздухоплавательной школе, там, где впервые были произведены испытания опытных образцов парашюта Котельникова.

Практические занятия по подготовке парашютистов в Петроградской воздухоплавательной школе не обошлись без катастроф. Произошло это потому, что использовались оставшиеся в наследство от царского правительства ненадёжные иностранные парашюты системы «Жюкмес». Так, однажды во время прыжка стропы парашюта «Жюкмес» не выдержали динамической нагрузки при его раскрытии и разорвались, в результате чего разбился курсант авиационной школы Молчанов. После этого случая было запрещено прыгать с парашютами «Жюкмес». В результате исследования парашютов «Жюкмес» было сделано заключение, в котором говорилось, что загранич-

¹ Первый в мире экспериментальный прыжок с высоты 500 метров с парашютом был совершён в России 12 мая 1917 года младшим офицером подпоручиком Остратовым. (Донесение начальника воздухоплавательной школы № 548 от 16 мая 1917 года).

ный парашют, «...давший на практике 30% спусков с ушибами и 15% нераскрытий со смертельным исходом, как опасный, следует изъять из употребления в воздушном флоте и заменить котельниковским...» и далее «...жюкмесовский парашют гораздо хуже котельниковского и опаснее его...»¹.

Популярность русского парашюта всё возрастала. Большевицкая партия и Советское правительство, проявляли отеческую заботу об изобретателе Г. Е. Котельникове, честно работающем на благо народа.

В постановлении Правительственной комиссии ВСНХ от 1921 года говорится: «Принимая во внимание преимущество принятого для воздушных частей парашюта системы Котельникова перед другим... французской системы «Жюкмес», а также то обстоятельство, что парашют Котельникова является единственным парашютом русской конструкции — присудить Котельникову поощрительную денежную премию...»².

Растроганный такой заботой и вниманием Советского правительства изобретатель с новой энергией стал работать над улучшением конструкции своего спасательного прибора и над разработкой новых систем парашютов, предназначенных для других целей. Уже в 1923 году Котельников создаёт новую модель парашюта РК-2 с полумягким ранцем (патент № 10892 от 9 августа 1923 года).

После демонстрации модели РК-2 в Научно-техническом комитете СССР было решено изготовить опытную партию. Проведённые испытания показали хорошие результаты. Однако у изобретателя в ходе испытаний зародилась мысль о создании ещё более совершенного парашюта, который вскоре и был сконструирован и выпущен в 1924 г. под маркой РК-3 (патент № 1607). В 1923 г. Котельников создаёт грузовой парашют, названный им «Авиапочтальон» (патент № 5280 от 20 августа 1923 года).

¹ Труды «Летучей лаборатории», Сборник 1-й, Москва, 1918 г., стр. 30.

² Из протокола заседания оценочной комиссии Комитета по делам изобретений при ВСНХ СССР от 12 февраля 1921 года, пункт 5.

РК-3 был первым в мире мягким парашютом совершенно оригинальной конструкции. Котельников уничтожил пружину, которая выталкивала купол парашюта. Чтобы ранец лучше раскрывался, в сгибах боковины и вдоль мягкой крышки из брезента изобретатель пропустил плоские часовые пружины. На спинке внутри ранца Котельников пришил ячейки-соты для строп. Замок также был уничтожен и заменён трубчатыми петлями, в которые продевались шпильки, приделанные к общему тросу.

Парашют этот был испытан в Кунцеве, под Москвой, в учебном отряде Военно-воздушной академии имени Жуковского. Результаты были отличные.

Позднее очень многие иностранные конструкторы заимствовали для своих спасательных приборов новейшие усовершенствования Котельникова, которые были введены почти во всех типах парашютов.

О парашюте РК-3 следует рассказать подробнее. Слишком грубое заимствование иностранными фирмами конструкции парашюта Котельникова РК-3 резко бросалось в глаза. Все самые основные и наиболее оригинальные детали парашюта были взяты, например, в конструкцию «нашумевшего» в своё время американского парашюта «Ирвин». Когда Котельников запросил американскую компанию «Ирвин Эйршют К°» о том, кто «изобрёл» этот парашют, оттуда был получен совершенно невразумительный ответ. Было названо имя некоего капитана Ирвина, который, как выяснилось позднее, никогда ничего не изобретал, а «скупал» или, вернее, воровал чужие изобретения, т. е., выражаясь языком капиталистических кругов Америки, «делал бизнес» для своей фирмы. Такое наглое воровство беспрецедентно в истории техники.

«...В 1924 году Котельниковым запатентована модель его парашюта «РК-3», в которой впервые в мире (подчёркнуто мной — Г. З.) мягкие чстыре клапана убирались посредством резиновых шнурков, совершенно как бы уничтожая оболочку парашюта, который разворачивался свободно. Кроме того, эта модель впервые была снабжена «сотами» для удобной укладки строп и запорными шпильками на общем тросе.

Годом позже американской фирмой «Ирвин Эйршют К°» был запатентован в Англии, Франции и Германии

парашют-ранец, который почти в точности повторял принцип советского парашюта Котельникова. И этот парашют завоевал мировое признание как «американское изобретение».

Несомненным, однако, является тот факт, что подлинный автор этого парашюта... русский советский изобретатель Г. Е. Котельников»¹.

Кстати, во всех системах современных парашютов во всём мире используются по сей день не только принципы конструкции парашюта Котельникова, который он изобрёл еще в 1911 году, но даже отдельные детали этого парашюта.

Котельников предвидел в будущем более широкое использование парашютов, имея в виду возможность сбрасывания с них больших грузов. В 1924 году он конструирует и патентует (патент № 1459 от 2 июля 1924 года) корзинный парашют РК-4. Купол этого парашюта был рассчитан на сбрасывание груза весом до 300 кг. Этот парашют в целях экономии материалов и создания ему большей устойчивости в воздухе Котельников спроектировал из перкаля. Испытания показали хорошие результаты, и парашют был принят на вооружение ВВС Советской Армии.

Появление многоместных самолётов заставило изобретателя заняться вопросом коллективного спасения пассажиров при аварии или пожаре, возникшем на самолёте в воздухе. Предполагая, что женщина с ребёнком и даже мужчина, не имеющий опыта в прыжках с парашютом, в случае аварии не сумеют воспользоваться индивидуальным парашютом, Котельников разработал способ коллективного спасения на парашюте и запатентовал это приспособление (патент № 2701). Схематический чертёж изобретения приведён на рис. 10. Спустя пять лет немецкий инженер Айзенгоф запатентовал аналогичное изобретение, выдав его за «новинку».

В 1926 году все свои изобретения в области парашюта со всеми усовершенствованиями Котельников передал в дар Советскому правительству в знак выражения огромной благодарности за проявленные к нему внимание и заботу.

¹ Из обращения в СНК СССР группы учёных, писателей и общественных деятелей Советского Союза.

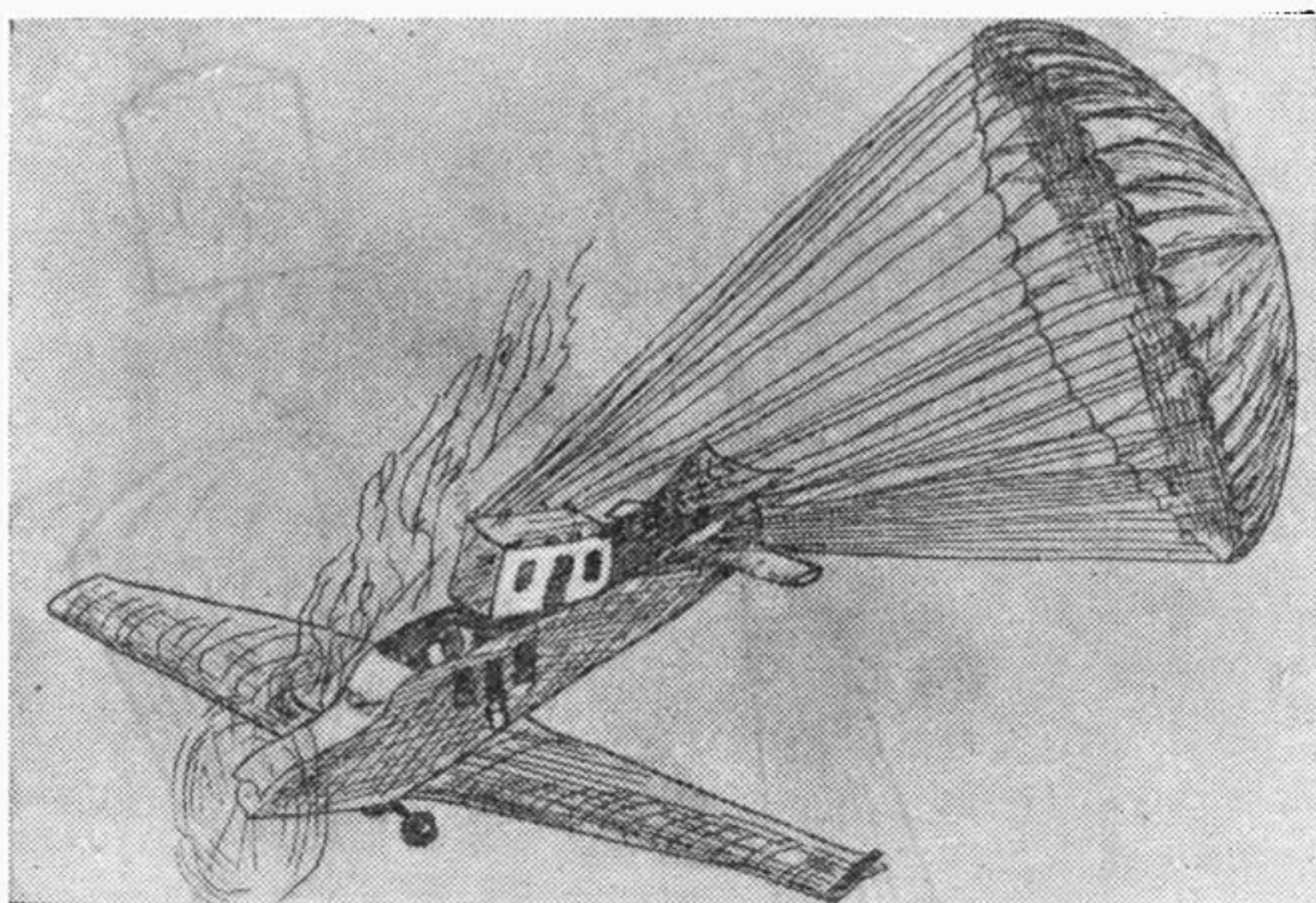


Рис. 10. Схематический чертёж изобретателя Г. Е. Котельникова, изображающий коллективное спасение при помощи парашюта пассажиров в случае аварии самолёта.

Работая в области парашютизма до глубокой старости, Глеб Евгеньевич вёл одновременно большую общественную работу. Он оказывал помощь аэроклубам, обучая в них молодёжь.



Рис. 11. Г. Е. Котельников беседует с советскими парашютистами в Центральном аэроклубе имени В. П. Чкалова.

Читая многочисленные публичные лекции по истории создания парашюта, утверждая приоритет нашей Родины в этой области, пламенный советский патриот Глеб Евгеньевич Котельников всеми своими силами, опытом

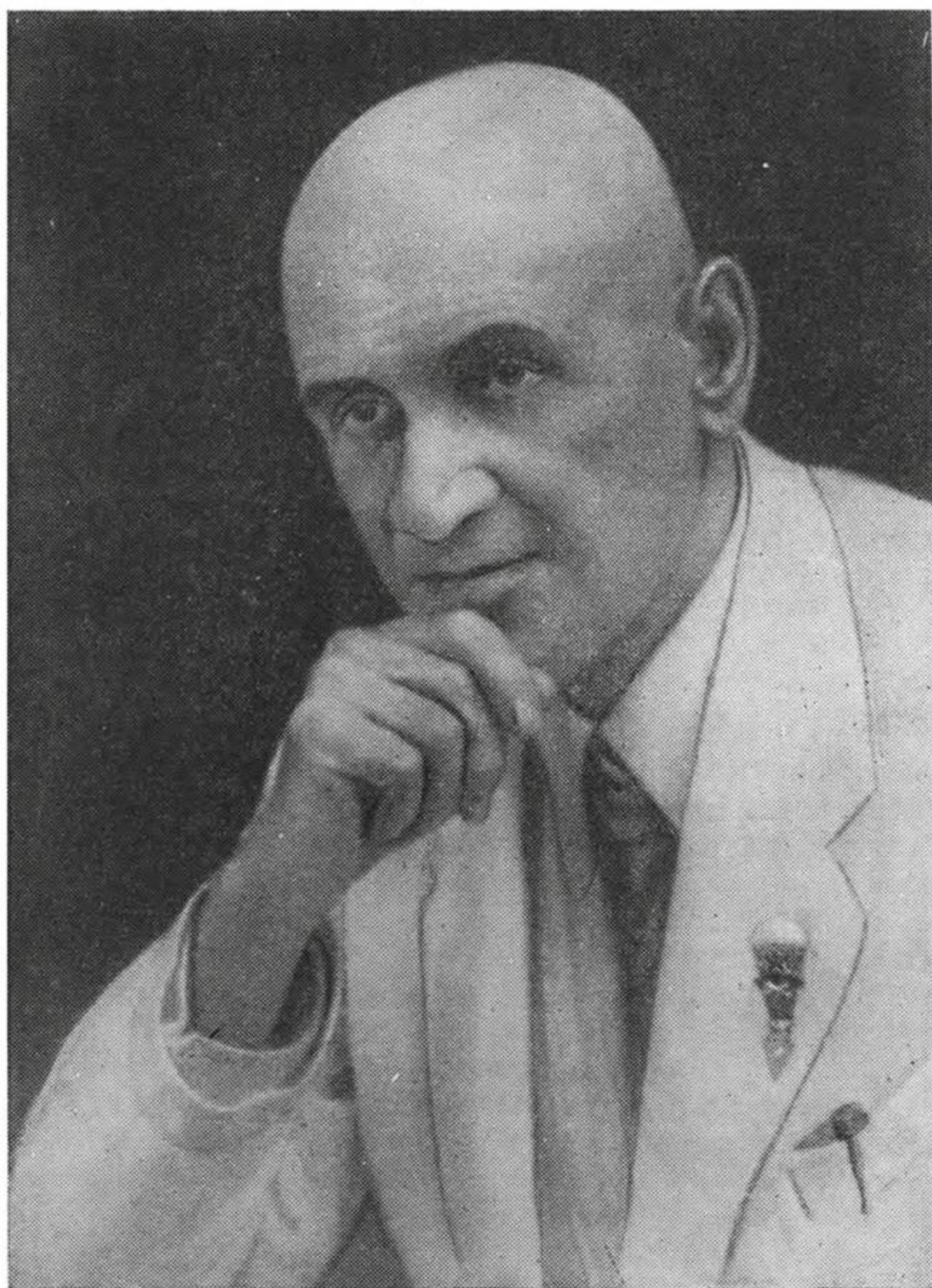


Рис. 12. Глеб Евгеньевич Котельников (1941 г.).

и знаниями содействовал развитию советского парашютизма. В 1933 году Президиум Центрального Совета Осоавиахима вынес решение «...за большие заслуги в деле конструирования парашюта... выдать Г. Е. Котель-

никову особый нагрудный знак «Конструктор парашюта»¹. В этом же Постановлении указывалось, что Осоавиахим считает недопустимым тот факт, что за рубежом всячески замалчиваются заслуги Котельникова как изобретателя первого в мире авиационного парашюта.

В годы Великой Отечественной войны Котельников, будучи уже в возрасте 69 лет, принимал активное участие в противовоздушной обороне города Ленина. За выдающиеся заслуги в области изобретения парашюта Г. Е. Котельников был награждён Советским правительством в 1944 году орденом Красной Звезды.

Большевистская партия вдохновляла Котельникова в его творчестве, помогала ему решать всё новые сложные задачи. Талантливый изобретатель отдавал все свои знания и опыт на благо Советской Родины, честно и добросовестно служа своему народу.

Глеб Евгеньевич Котельников умер в Москве 22 ноября 1944 года и похоронен на Новодевичьем кладбище.

Решением исполкома Ленинградского горсовета на стене дома (Васильевский остров, 14 линия, д. № 31), где жил и творил замечательный русский конструктор первого в мире авиационного парашюта, установлена мемориальная доска. Выбитая на ней золотыми буквами надпись гласит:

В этом доме с 1912 по 1941 год жил
первый конструктор парашютов
КОТЕЛЬНИКОВ Г. Е.

БЛЕСТЯЩИЕ УСПЕХИ СОВЕТСКОГО ПАРАШЮТИЗМА

Огромную роль сыграл парашют в процессе становления и развития советской авиации. Славные патриоты нашей Родины лётчики-испытатели в тесном содружестве с советскими авиационными конструкторами неустанно трудились и трудятся над улучшением лётных качеств

¹ Знак «Конструктор парашюта» был выдан Г. Е. Котельникову (решением Президиума ЦС Осоавиахима — протокол № 26 от 4 июня 1933 года).

самолётов, производят рискованные эксперименты. И всегда их верным помощником в этом большом и важном деле является парашют.

В 1927 году лётчик М. М. Громов, ныне Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, во время испытания одного из опытных образцов самолётов вынужден был, войдя в плоский штопор, покинуть машину в воздухе. О своём прыжке Громов впоследствии рассказывал так: «Вывести самолёт из штопора не удавалось. Я решил прыгать. Встать не мог, так как меня сильно прижимало к сиденью. Прибор показывал высоту 700—600 метров. Терять время и высоту было рискованно. Нужно было прыгать... собрал последние силы, с трудом выбрался из кабины и сел на борт. Теперь вновь крепко схватил в правую руку кольцо и оттолкнулся от самолёта. Падая, выдернул кольцо. Над головой развернулся купол парашюта. Начался плавный спуск. Скоро я приземлился».

Так парашют помог лётчику-испытателю М. М. Громову выйти невредимым из такого положения, которое считалось безвыходным. И не один советский лётчик спас свою жизнь при помощи парашюта, производя очень смелые опыты над воздушными машинами. Таким образом, парашют имеет огромное значение в прогрессе современной авиации.

Замечательное изобретение Котельникова нашло широкое применение не только как надёжное спасательное средство, но и как спортивный снаряд одного из массовых видов советского спорта.

Большевистская партия уделяет исключительно большое внимание развитию физической культуры и спорта в нашей стране. Массовое физкультурное движение, охватывающее сотни тысяч советских юношей и девушек, возглавил верный помощник нашей партии — ленинско-сталинский комсомол.

Параютный спорт — спорт смелых, бесстрашных, сильных духом и телом людей. А как раз эти качества больше всего и отличают наш героический народ. Вот почему парашютный спорт в СССР пользуется особой популярностью. Им занимается не только молодёжь, но и пожилые люди. Его развитию в нашей стране уделяется огромное внимание.

Физкультурное движение в нашей стране резко отличается от буржуазного спорта — спорта одиночек-рекордсменов, целью которых являются главным образом нажива и личная слава. Американские спортсмены-одиночки, устанавливающие рекорды, находятся на содержании частных предпринимателей, которые устраивают своеобразный тотализатор и зарабатывают на организации прыжков огромные капиталы. Стараясь в целях заработка улучшить свои достижения, американские парашютисты нередко расплачивались за это жизнью.



Рис. 13. Советские девушки-парашютистки—рекордсменки по групповым высотным прыжкам. Слева направо: О. Яковлева, Н. Бабушкина, С. Блохина, А. Николаева, М. Барцева, М. Малиновская,

Советские спортсмены, горячие патриоты своей Родины, завоёвывая всесоюзные и мировые рекорды, имеют целью процветание и славу социалистической Родины. Об этом красноречиво говорят многочисленные патриотические письма советских парашютистов к товарищу Сталину. Приведём одно из них:

«17 июня 1935 года для нас радостный день. Мы, шесть девушек, установили новый мировой рекорд высотного прыжка без кислородного прибора с высоты 7035 м.

Совершая высотный прыжок, мы не думали о личной славе, мы думали о славе нашей великой Родины. Всею душой преданные партии Ленина — Сталина мы хотели лишний раз доказать, что новые воздушные высоты по плечу не только большим мастерам воздуха, но и молодым девушкам.

В нашем достижении нет ничего необычного. Завтра, послезавтра эти прыжки с ещё больших высот совершат сотни и тысячи пролетариев и колхозников. Мы будем бесконечно рады каждой новой победе над воздушной стихией...

Сразу же после приземления первое слово любви и приветия обращено к Вам, наш родной Сталин...

Парашютистки: орденосец О. Яковлева, М. Барцева, А. Николаева, М. Малиновская, Н. Бабушкина, С. Блохина»¹.

Парашютный спорт, имеющий огромное оборонное значение, занимает в нашей стране особо важное место среди других видов спорта. «Отдельных героических людей... много на свете. Они имеются и в буржуазных странах,— и за океанами, и на Европейском континенте. Но не найдется в этих странах десятков, сотен, тысяч людей, которые бы парашютизм полюбили, как свое родное, необходимое дело. Не найдется таких людей, как у нас, которые полюбили это дело и овладели им прежде всего потому, что понимают его значение для дела обороны своей родины, для охраны строительства социализма»².

Успешное выполнение сталинских пятилеток, рост и развитие отечественной авиационной промышленности способствовали быстрому распространению парашютного спорта. Массовое производство парашютов позволило снабдить ими самые отдалённые уголки Советского Союза, в которых создавались инициативные группы молодёжи, желающей овладеть парашютом, научиться прыгать с самолёта.

Парашютизм в Советском Союзе принимал всё более и более массовый характер. Возникла необходимость организационно оформить это движение. Добровольное общество Осоавиахим приняло на себя эту почётную

¹ «Красная звезда» от 18 июня 1935 года, № 139.

² К. Е. Ворошилов, Статьи и речи, Партиздат, 1937, стр. 634.

миссию. При аэроклубах стали создаваться парашютные группы.

Для подготовки инструкторов парашютного дела в Москве была создана высшая парашютная школа. Через два с половиной месяца своего существования школа уже продемонстрировала свои достижения: был организован одновременный прыжок 62 парашютистов, явившийся началом массовых прыжков.

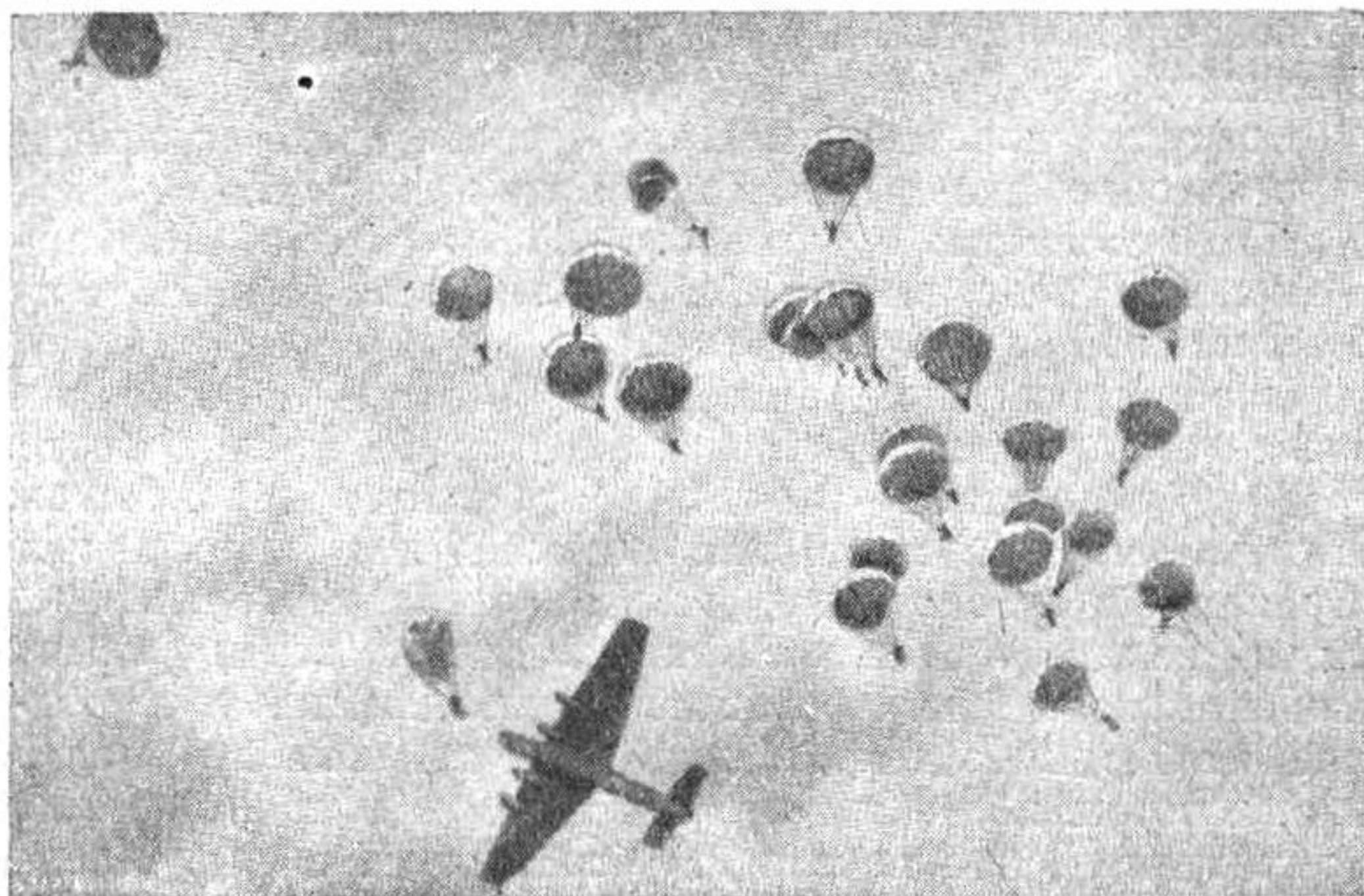


Рис. 14. Парашютный десант с тяжёлых бомбардировщиков „ТБ-3“ (1936 г.).

Не только в Военно-воздушных силах, но и в других родах войск Советской Армии парашютизм получил исключительно большое развитие. «Тысячи и тысячи бойцов Рабоче-крестьянской Красной армии требуют, чтобы их обучили парашютному делу»¹.

Советский парашютный спорт имеет свою замечательную историю. Она насыщена множеством ярких побед, прославляющих нашу Родину далеко за её пределами.

Наряду с мужчинами парашютным спортом занимаются и советские женщины. 14 июля 1931 года совер-

¹ К. Е. Ворошилов, Статьи и речи, Партиздат, 1937, стр. 635.

шила прыжок с парашютом первая советская женщина В. Кулешова; через месяц подобный прыжок повторили В. Фёдорова и В. Чиркова.

К концу 1931 года советскими парашютистами было выполнено около 600 тренировочных и показательных прыжков. Постепенно осваивалась техника этого дела. В том же году была развёрнута большая научно-исследовательская работа по изучению влияния парашютного прыжка на организм человека. В 1931 году советские спортсмены совершили ряд затяжных прыжков, прыжков на воду, в глубокий снег, с большой высоты и т. д.

Один из первых рекордов всесоюзного значения установил военный лётчик Н. Евдокимов (рис. 15) 22 мая 1932 года. Оставив самолёт на высоте 1200 метров, Евдокимов, не раскрывая парашюта, падал 14 секунд, пролетев за это время 600 метров. Такая длительная затяжка была осуществлена впервые.

Вскоре был установлен всесоюзный рекорд высотного прыжка без кислородного прибора. 18 августа 1932 года парашютист Б. Петров прыгнул с высоты 5200 метров, не имея кислородного прибора.

Большевистская партия по-отечески растила и пестовала мастеров советского парашютизма, создавая им все условия для плодотворной деятельности на благо Советской Родины. Это дало возможность нашим спортсменам в довольно короткий срок добиться больших достижений. Так, 29 сентября 1932 года молодой советский парашютист С. Афанасьев установил первый мировой рекорд. Спрыгнув с высоты 2000 метров, он раскрыл парашют только в 400 метрах от земли.

Замечательные успехи советских парашютистов вызвали злобный вой на страницах реакционной зарубежной печати. Продажные буржуазные писаки, предсказывавшие, что большевики не смогут овладеть парашютом, растерялись, встав перед фактами, свидетельствовавшими о наших огромных достижениях в этой области. Они попытались их преуменьшить, стали говорить о том, что более сложные задачи окажутся нам не по плечу. Однако факты говорили о другом. Советские парашютисты, побивая рекорды зарубежных спортсменов, добивались всё новых достижений.

Не успел датчанин Транум установить рекорд, как 21 августа 1933 года Н. Евдокимов, рекордсмен Совет-

ского Союза по затяжным прыжкам, побил мировой рекорд Транума, пролетев, не раскрывая парашюта, 108 секунд, покрыв за это время расстояние, равное 6440 метрам, что превышало рекорд датчанина на 900 метров свободного падения. Важно отметить, что Евдокимов, прыгая с высоты 6920 метров, не пользовался кислородным прибором.



Рис. 15. Мастер парашютного спорта СССР Н. Евдокимов, установивший несколько мировых рекордов, — один из зачинателей советского парашютизма.

В августе этого же года в Советском Союзе был установлен новый мировой рекорд, на этот раз уже с наименьшей высоты спуска. Парашютист П. Балашов спрыгнул с высоты 80 метров и под рукоплескания тысяч зрителей благополучно приземлился на футбольном поле московского стадиона «Динамо».

Не уступая ни одного рекорда заграничным спортсменам, советские лётчики и парашютисты добивались всё новых и новых успехов. Это было триумфальное шествие советского парашютизма.

В 1933 году по решению Советского правительства было введено празднование Дня Воздушного Флота СССР. Этот праздник, установленный и проведённый впервые в 1933 году в ознаменование пятнадцатилетия Красного Воздушного Флота, стал одним из любимейших народных торжеств. День Воздушного Флота СССР — это всенародный смотр достижений советской авиационной техники, смотр мастерства наших лётчиков, парашютистов, планеристов.

На каждом авиационном празднике, подводящем итоги достижений советской авиации за год, активное участие принимают парашютисты, демонстрирующие перед народом свои успехи в освоении парашютного дела.

10 октября 1933 года замечательный рекорд Н. Евдокимова был перекрыт советским военным лётчиком В. Евсеевым, который совершил затяжной прыжок с высоты 7200 метров. Евсеев падал, не раскрывая парашюта, 132,5 секунды, пролетев за это время 7050 метров. Примечательно, что этот выдающийся мастер продлил затяжку и раскрыл парашют только на высоте 150 метров от земли. О своём рекорде В. Евсеев рассказывал весьма скупно. «Летя со скоростью 53 метра в секунду, я раскрыл парашют на высоте 150 метров от земли. Динамический удар был исключительно велик, но советский парашют действовал безотказно и показал свои блестящие качества. Кислородный прибор также действовал безотказно».

Трудно представить, какую надо было иметь силу воли и выдержку, чтобы заставить себя пролететь камнем более 7000 метров и только у самой земли раскрыть парашют. На такие подвиги способны только советские люди, проникнутые чувством советского патриотизма, безгранично любящие свою Родину.

За выдающиеся заслуги в области парашютного спорта Евсееву было присвоено звание мастера парашютного спорта Советского Союза. Советское правительство наградило его орденом Ленина и орденом Красной Звезды.

Рекорд мирового значения, принадлежащий В. Евсееву, был перекрыт 16 июля 1934 года Н. Евдокимовым. Эти два выдающихся мастера спорта успешно соревновались между собой, завоёвывая Родине всё новые и новые мировые рекорды. Евдокимов, оставив самолёт на высоте 8 100 метров, пролетел, не раскрывая парашюта, 142 секунды. Находясь в 200 метрах от земли, Евдокимов раскрыл парашют и благополучно приземлился.

Советские женщины также добились замечательных успехов в овладении парашютом. 11 августа 1934 года Зоя Бушева устанавливает мировой рекорд, который через два дня перекрывает замечательная советская парашютистка, ныне инженер-майор, Нина Камнева (рис. 16). Совершая затяжной прыжок, Камнева пролетела свободным падением 2700 метров, раскрыв парашют на высоте 300 метров от земли. Мировой рекорд по затяжным прыжкам по сей день принадлежит советским женщинам и является выдающимся достижением в области затяжных парашютных прыжков, осуществлённых женщинами.

Вскоре студентка Ленинградского института физкультуры Вера Фёдорова установила женский мировой рекорд высотного прыжка без пользования кислородным прибором, спрыгнув с высоты 6357 метров.

Советские женщины, как и мужчины, не только прыгают с парашютом, но и проводят большую научно-исследовательскую работу в области парашютного прыжка, успешно работают инструкторами аэроклубов.

За довольно короткий срок были успешно освоены прыжки в момент выполнения самолётом самых разнообразных фигур высшего пилотажа. Советские спортсмены, мужчины и женщины, прыгали со штопорящего самолёта, в момент выполнения самолётом «петли Нестерова» и других фигур.

Можно было бы привести в качестве примеров ещё множество достижений советских парашютистов. Все они красноречиво и убедительно говорят о грандиозном росте советского парашютизма (см. приложение таблицу основных достижений советских парашютистов). Приведённая таблица, отнюдь не исчерпывая всех достижений советских спортсменов, достаточно ярко характеризует не только плодотворную деятельность зачинателей советского парашютизма в период развития и становле-

ния советского парашютизма, но и достижения наших дней.

Все эти рекорды и достижения представляют собой важное звено в цепи оборонных мероприятий, играют большую роль в научно-исследовательской работе в области парашютизма. Велико воспитательное значение этих рекордов для молодёжи, которая на блестящих примерах отваги, мужества, самообладания, решимости учится совершать подвиги во славу Родины.



Рис. 16. Мастер парашютного спорта СССР инженер-майор Н. Камнева,

Важной вехой в истории парашютного спорта является 10 августа 1934 года. В этот день было введено почётное звание мастера парашютного спорта СССР. Тогда парашютисты уже имели за своими плечами не одну победу, которой завидовали буржуазные спортсмены.

В числе первых, удостоенных звания мастера, были рекордсмены затяжных прыжков, пытливые экспериментаторы, инструкторы.

16 августа 1934 года состоялся первый слёт московских парашютистов, на котором были подведены итоги



Рис. 17. Г. Е. Котельников выступает на Тушинском аэродроме во время слёта парашютистов (1935 г.).

славной деятельности советских спортсменов. Группе заслуженных советских парашютистов было присвоено звание «Мастер парашютного спорта СССР». Наиболее почётное место в этой группе занимали Н. Евдокимов, В. Евсеев, Б. Петров, Н. Камнева, Я. Мошковский, П. Балашов, Н. Остряков, А. Фотеев и др.

1935 год ознаменовался новыми замечательными достижениями советских парашютистов. 25 мая молодой мастер парашютного спорта В. Харахонов совершил прыжок двойной трудности: он прыгнул ночью со штопорящего самолёта.

Таких сложных прыжков ни у нас, ни за рубежом никто ещё не совершал. Опыт, произведённый Харахоновым, наглядно доказал, что парашютист, владеющий техникой прыжка, может выйти из любого самого трудного положения, если он во-время примет все необходимые для спасения меры.

В том же году мастера парашютного спорта совершили экспериментальные полёты с помощью специальных крыльев. Эти полёты завершались прыжками с парашютом. Парашютисты воспроизводили первые полёты наших предков, пытавшихся ещё в древние времена завоевать воздушный океан. Наиболее активное участие в этих планирующих спусках принимал мастер парашютного спорта Харахонов.

Исключительная роль в развитии парашютного спорта в Советском Союзе принадлежит ленинско-сталинскому комсомолу. Взяв в январе 1931 года шефство над советским воздушным флотом, ленинско-сталинский комсомол проделал огромную работу по распространению в нашей стране авиационных знаний, по воспитанию у советской молодёжи любви к авиации. Тысячи комсомольцев — юношей и девушек — пошли в аэроклубы, в авиационную промышленность. Значительно умножились и ряды парашютистов. Из среды комсомольцев выдвинулись отличные, отважные спортсмены, знатные инструкторы парашютного спорта.

Ленинско-сталинский комсомол превратил парашютный спорт в любимое дело сотен и тысяч молодых рабочих и колхозников нашей страны. Парашютизм стал одним из самых любимых видов авиационного спорта советской молодёжи.

6 мая 1935 года Советское правительство наградило большую группу парашютистов за выдающиеся заслуги в развитии парашютизма и за установление ряда мировых рекордов. Среди награждённых орден Ленина получили Н. Евдокимов, В. Евсеев, Н. Камнева, В. Фёдорова, орден Красной Звезды — Л. Савченко, П. Балашов, О. Яковлева и др.

Михаил Иванович Калинин, вручавший ордена награждённым парашютистам, выступил с речью, в которой он, обращаясь к парашютистам, сказал:

«Вы сами понимаете, что одно дело — быть хотя бы тем же парашютистом, действующим на территории своей родной страны, и другое дело — быть парашютистом, которому приходится действовать на чужой территории. Одно дело — прыгнуть с аэроплана у себя в стране, где вас встречают аплодисментами, где вас народные массы принимают с восторгом, другое дело — спуститься на вражеской земле. В этих условиях умение ориентироваться, принимать наиболее правильное решение имеет огромное значение. Вот почему нашим товарищам нужно всячески развивать в себе эти способности».

Вскоре орденами Советского Союза была награждена новая группа парашютистов.

Награждённые в своём обращении к Центральному Комитету ВКП(б) и Правительству СССР писали:

«В этот незабываемо радостный для нас день мы даём клятву нашему правительству, нашей великой партии, нашему гениальному и мудрому вождю товарищу Сталину: все силы, а если понадобится, и жизнь отдать на защиту нашей прекрасной, с каждым днём расцветающей Родины...»

Массовое развитие парашютного спорта у нас в Советском Союзе дало возможность создать впервые в мире новый род войск — парашютно-десантные войска, сыгравшие большую роль в Великой Отечественной войне.

Именно в советской стране мысль об использовании парашюта в военных целях, для усиления мощи Вооружённых Сил нашла практическое разрешение. Любопытно заметить, что впервые в мире передовая мысль русских людей о возможности создания парашютно-десантных войск была использована в одном русском фантастическом романе, написанном в двадцатых годах XIX века. Вот описание этих «парашютно-десантных частей».

Герой романа, проснувшись после сна, который длился тысячу лет, попадает в какой-то сибирский город Надеждин к некоему профессору, вместе с которым он идёт на пристань так называемого «воздушного дилижанса».

«По прибытии на площадь, мы взошли на башню с террасою наверху, которая представляла собою воздушную пристань. Вскоре мы увидели вдали огромный шар, к которому привязан был большой плашкот¹ в виде птицы, размахивавшей крыльями и хвостом необыкновенной величины. Чёрный дым вился струёю за судном и с первого взгляда удостоверил меня в существовании паровой машины...

Между тем аэростат приблизился, свернул крылья, бросил якорь на террасу, и человек до ста мужчин и женщин вышли из плашкота, каждый с особым парашютом в руках... Затем профессор пригласил меня за город на воздушное ученье. Не могу выразить чувствования, охватившего мою военную душу при виде двухсот огромных аэростатов с плашкотами, стоявших выстроенными на земле в одну линию. Перед каждым стояло по сто человек солдат, вооружённых духовыми ружьями со штыками.

По первому сигналу люди взошли на плашкоты, по второму зажгли огонь в паровых машинах, а по третьему музыка заиграла военный марш, развились флаги — и аэростаты поднялись в воздух. Сперва они пролетели в одну линию, потом разделились на плутонги (отряды) и начали делать различные повороты. Ничто не может сравниться с величием и прелестью этой картины!.. Я был восхищён, но скоро мой восторг превратился в ужас: по сигналу из духовой пушки, данному с аэростата главного начальника воздушной эскадры, вдруг солдаты бросились опрометью на землю с невероятной высоты!.. Обмер я от страха!.. Но вскоре я пришёл в себя, увидев распускающиеся в воздухе парашюты, которые плавно опускались в различных направлениях, представили взорам моим другого рода прелестное зрелище. Солдаты, коснувшись земли, выпутались из сетки, свернув парашюты, привязали их, как ранцы, к спине, а затем построились и начали производить пешие маневры».

Таким образом, более ста лет тому назад в России предвидели возможность создания парашютно-десантных частей, и автор отразил эти взгляды в фантастическом

¹ Плашкот — плоскодонное, беспалубное несамоходное судно, употребляемое для перевозки грузов. Видимо, в данном случае автор имеет в виду своеобразную гондолу аэростата, снабжённую двигателями, которые позволяют ей причалить к террасе. О существовании двигателей автор говорит сам.

романе. Только автор описывал события ХХІХ века, а у нас это произошло через сто лет, в ХХ веке.

Русские учёные, конструкторы, лётчики вписали не мало славных страниц в историю развития авиации. Великий русский народ вправе гордиться своим авиационным прошлым. Но мы не забываем и того, что отделены от прошлого целой исторической эпохой — более чем 30-летием существования и развития Советского государства. Эти годы были периодом гигантских преобразований, в корне изменивших облик нашей страны, превратившейся из отсталой в промышленном отношении в передовую индустриальную державу.

В дореволюционной России осуществление выдающихся технических идей тормозилось прежде всего экономической слабостью страны и косностью царских правителей, раболепствовавших перед границей. Только в Советском Союзе конструкторам, творящим в обстановке повседневного внимания и заботы партии и правительства, предоставлены неограниченные возможности для реализации их замыслов. Никогда ещё за всю историю наша авиация не была такой могущественной, какой она стала при советской власти, никогда наши лётчики не достигали такого высокого мастерства, какого они достигли в Советской стране, окружённой любовью народа. Советскому народу — творцу новой, социалистической жизни, партии большевиков, великому Сталину, продолжателю дела Ленина, обязаны наша авиация и парашютно-десантные войска своим могуществом.

Значение и размах действий парашютно-десантных войск, впервые в мире созданных в Советской стране по указанию великого Сталина, определились уже в 1935 году, когда на наших маневрах под Киевом было одновременно сброшено 1200 парашютистов, а в соседнем округе — 1800 человек. Уже тогда этот новый род войск показал исключительную маневренность и блестящую военную подготовку. Следует отметить, что, располагая точными данными о количестве сброшенных на маневрах парашютистов (при этом присутствовало много иностранных военных представителей и корреспондентов), буржуазная печать всячески старалась преуменьшить наши достижения и, явно занимаясь фальсификацией, утверждала, что на маневрах было сброшено не более 500 чело-

век, а некоторые газеты умудрились снизить эту цифру даже до 150 человек.

Однако все ухищрения иностранной печати не могли опровергнуть всемирно-исторического факта. В Советском Союзе был создан новый род войск и впервые в мире продемонстрировано его значение в современной войне (рис. 18).

Советский парашютизм, развиваясь своим самобытным путём, вскоре выдвинулся на первое место в мире. Это стало возможным именно в нашей стране — родине самолёта, родине авиационного парашюта. Это стало возможным только благодаря отеческим заботам большевистской партии и Советского правительства о развитии советского парашютизма, благодаря тому, что в нашей социалистической стране были созданы все условия для приумножения успехов советских парашютистов.

Советский парашютизм воспитал много бесстрашных, волевых людей нашей социалистической Родины. Прыжки с парашютом, как известно, развивают в людях смелость, решительность, отвагу — качества, необходимые молодым строителям социализма.

Развитие парашютизма сопровождало развитию нашей отечественной авиации. Наиболее высокого уровня советская авиационная промышленность достигла в годы сталинских пятилеток. Как известно, первая сталинская пятилетка развития народного хозяйства СССР ставила своей задачей быстрое развитие отраслей промышленности, повышающих обороноспособность страны. В результате выполнения первой пятилетки у нас была создана авиационная промышленность. Товарищ Сталин сказал на Пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б) в январе 1933 года: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь»¹. Это был огромный успех борьбы большевистской партии и всего советского народа за укрепление обороноспособности нашей Родины, за превращение Советского Союза в могучую авиационную державу.

Наступила новая эпоха в развитии сталинской авиации. Начался быстрый рост производства высококачественных отечественных самолётов. Улучшение качества

¹ И. Сталин. «Вопросы ленинизма», изд. 11-е, стр. 373.

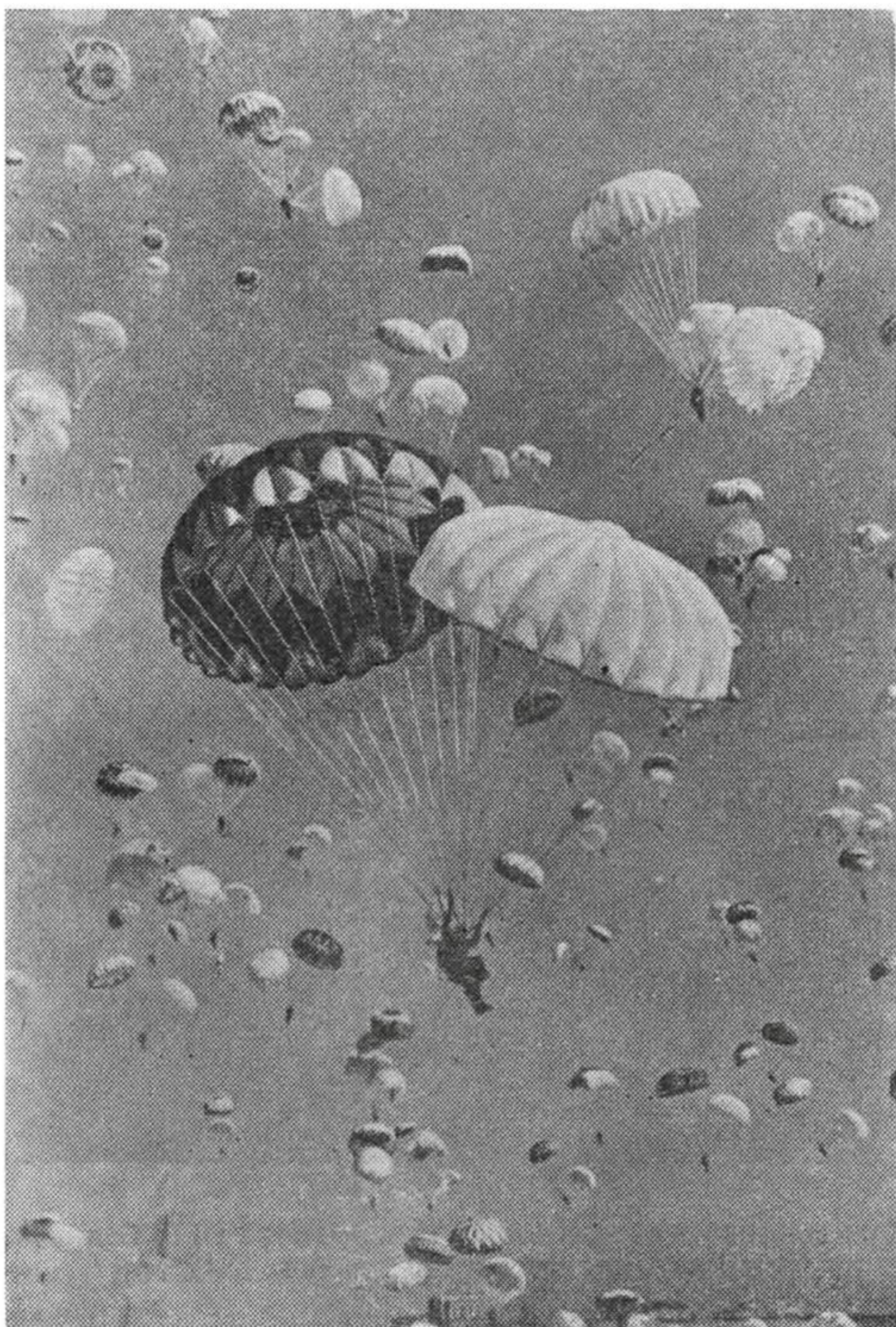


Рис. 18. Массовый прыжок советских парашютистов.

воздушных машин, увеличение скорости и потолка (высоты подъёма самолёта) позволили значительно расширить опытное применение парашюта в научно-исследовательских и военных целях. Повышается высота прыжка, усложняется процесс отделения парашютиста от самолёта. Парашютно-десантные части снабжаются самолётами с большой грузоподъёмностью. Всё это поставило в нашей стране парашютизм на новую, ещё более высокую ступень.

Советский народ неслучайно зовёт своих лётчиков и парашютистов сталинскими соколами, а авиацию — сталинской. Творец советской авиации великий Сталин следил и следит за дальнейшим развитием и ростом парашютизма в нашей стране. По-отечески И. В. Сталин следит, чтобы наши парашютисты преуспевали и ряды их крепили. Вождь народа всячески будит творческую мысль и поощряет ценные предложения конструкторов парашютов, заботливо растит кадры первоклассных парашютистов, беспрдельно преданных Родине, большевистской партии, готовых ринуться в бой против любого противника, посягнувшего на нашу страну.

Незабываемым событием в истории советского парашютизма было 12 июля 1935 года. В этот день члены Политбюро во главе с товарищем Сталиным посетили Центральный аэроклуб имени Чкалова, чтобы посмотреть на успехи советских спортсменов.

Это было большое торжество в жизни наших физкультурников. Каждый хотел показать великому Сталину своё мастерство. Плохая погода значительно усложнила действия парашютистов в воздухе, однако она не мешала празднику. Большая и разнообразная спортивная программа была проведена полностью.

«Это был день великих и ярких впечатлений, — вспоминает парашютистка А. Кругляк, — но мне больше всего запомнились отдельные факты, которые ярко говорили о том, как великий вождь преисполнен заботой о людях, об их здоровье, счастье, благополучии... Пять парашютисток, прыгнув с самолёта, опустились с букетами цветов. Одна из них во время приземления случайно ушибла ногу. Товарищ Сталин заметил, что из пяти прыгнувших парашютисток подошли только четверо... Спросил, где пятая?



Рис. 19. Товарищ И. В. Сталин на Тушинском аэродроме (1935 г.).

Товарищу Сталину доложили, что у парашютистки небольшое растяжение, и ей уже оказана медицинская помощь.

Когда начались очередные прыжки, товарищ Сталин внимательно следил за тем, все ли приземлились благополучно.

Сколько любви к людям в этом маленьком штрихе. Великий вождь народов помнит и заботится о каждом»¹.

Опытный отряд парашютистов в составе 51 человека показал руководителям партии и правительства одновременный групповой прыжок с тяжёлых самолётов и много других достижений советских парашютистов-спортсменов. Несмотря на очень сложные метеорологические условия, парашютисты-спортсмены с большим успехом продемонстрировали своё искусство и заслужили похвалу всех присутствующих и товарища Сталина.

«Прыжок я совершила, но у меня была ещё одна ответственная задача,— вспоминает другая спортсменка — Нина Лебедева, — парашютисты поручили мне препод-

¹ «Красная звезда» № 160 от 14 июля 1935 года.

нести цветы товарищу Сталину... С большим букетом прекрасных цветов я подошла к товарищу Сталину и сказала ему:

— Товарищ Сталин, Вам от парашютистов Центрального аэроклуба.

Товарищ Сталин принял от меня цветы, пожал мне руку и поблагодарил.

Я ещё что-то хотела сказать, но моё радостное волнение было так велико, что я ничего не могла вымолвить.

Стоявшие рядом товарищи Ворошилов и Андреев также пожали мне руку. Наших дорогих гостей тесным кольцом окружили парашютисты, лётчики и планеристы.

12 июля 1935 года я совершила только третий прыжок в своей жизни, но этот прыжок — самый дорогой для меня, самый памятный»¹.

Товарищ Сталин расспрашивал парашютистов о том, как они добились таких больших успехов.

Обращаясь в этот день к парашютистам, товарищ Ворошилов сказал:

«...По поручению товарища Сталина и присутствующих здесь членов Политбюро приношу Вам большевистскую благодарность за демонстрацию достижений, которыми наша доблестная молодёжь может по праву гордиться. Эти ваши достижения являются частицей того великого дела, которым заняты все мы для блага нашей Родины... Вам, сынам нашей великой прекрасной Родины, делающим своё дело не для забавы, а в интересах обороны Советского государства, — от лица Центрального Комитета и от имени нашего великого Сталина большое спасибо и громкое красноармейское воздушное ура!»².

Посещение товарищем Сталиным и членами Политбюро ЦК ВКП(б) аэроклуба имени Чкалова ещё раз показало, какое огромное значение придают партия и правительство воспитанию любви к авиации у советской молодёжи и развитию парашютного спорта в нашей стране. Руководители партии и правительства в беседе с парашютистами горячо интересовались их жизнью и работой. Это внимание вдохновило молодёжь на новые подвиги во имя матери-Родины.

¹ «Красная звезда» № 160 от 14 июля 1935 года.

² Там же.

Воодушевлённые заботой и вниманием партии и правительства, советские парашютисты из года в год умножали свои достижения, добиваясь новых замечательных успехов.

В августе 1935 года на Тушинском аэродроме в Москве проходил Первый Всесоюзный слёт парашютистов. В Москву съехались лучшие спортсмены-парашютисты со всего Советского Союза, чтобы показать свои достижения и поделиться опытом организации спортивной работы на местах.

Всего в соревнованиях на слёте приняла участие 21 команда, из которых 19 были выставлены Осоавиахймом, одна команда представляла парашютистов Военно-воздушной академии имени Жуковского и одна команда — от Гражданского воздушного флота. Было совершено 785 парашютных прыжков, из них 258 затяжных и 29 ночных.

Мастера парашютного спорта соревновались по усложнённой программе. В результате соревнований первое место заняла команда Центрального аэроклуба имени Чкалова, второе место — команда Военно-воздушной академии имени Жуковского.

После Первого Всесоюзного слёта парашютистов парашютный спорт получил ещё большее распространение по всему Советскому Союзу, охватив десятки тысяч советских юношей и девушек.

Очень большое значение в привитии вкуса к парашютному спорту сыграли парашютные вышки. Они помогали преодолевать у некоторых новичков боязнь высоты, позволяли приобрести необходимые элементарные навыки в отделении от самолёта, навыки действий в воздухе, а также приземления.

Парашютная вышка широко используется в работе аэроклубов, парков культуры и отдыха, военных городков. Сотни тысяч молодых людей знакомятся с особенностями парашютного спорта прежде всего через вышку. За один 1935 год только по линии Осоавиахима было совершено 1 200 000 прыжков с парашютных вышек.

Парашютисты Советского Союза за короткий срок далеко обогнали зарубежные страны. Побив все мировые рекорды, установленные за рубежом парашютистами-профессионалами, они продолжали успешно двигаться по пути прогресса.

Если в 1933 году на празднике в честь Дня Воздушного Флота в Тушино прыгали 62 человека, то в 1935 году прыгали одновременно 150 парашютистов-спортсменов, а в 1936 году количество парашютистов — участников праздника — вырастает до 225 человек, и в каждом следующем году их становится всё больше и больше. Парашютные прыжки, представляющие собой захватывающее, эффектное зрелище, неизменно вызывают восторг зрителей.

Многочисленные работы по исследованию парашюта, сделанные в нашей стране, показали, что его можно во многом усовершенствовать. Важнейшее значение приобрела автоматизация раскрытия парашюта, позволяющая спасти лётчика даже в том случае, если он, будучи ранен в бою или получив какое-либо повреждение во время аварии, будет не в состоянии дёрнуть за вытяжное кольцо. Автоматизация раскрытия парашюта открыла большие перспективы для парашютно-десантных войск. Приспособление, позволяющее раскрыть парашют автоматически на заданной высоте, значительно облегчало не только массовую выброску десанта с самолета, но и сбрасывание для войск разнообразных технических средств.

Огромную роль в автоматизации раскрытия парашюта сыграли работы русских конструкторов братьев Дорониных. Используя в своей конструкции принцип действия часового механизма, они создали прибор, полуавтомат, раскрывающий парашют на любой высоте по заранее установленному времени. Прибор не только гарантирует безопасность прыжка, но и служит прекрасным средством, позволяющим тренироваться в затяжных прыжках с больших высот. Работы братьев (Николая, Анатолия и Владимира) Дорониных особенно интересны оригинальностью решения поставленных перед ними задач. За большие заслуги в создании приборов, осуществляющих раскрытие парашюта, братьям Дорониным была присуждена Сталинская премия.

В ходе развития парашютизма в нашей стране большое внимание уделялось и усовершенствованию купола парашюта. Изобретение Котельникова РК-1 и особенно его последний вариант РК-3, положенные в основу советского парашюта, модифицировались и улучшались молодыми советскими учёными, конструкторами.

Серьёзная работа была проделана по нахождению наиболее выгодных аэродинамических форм купола парашюта. Шли поиски таких форм, которые при самой незначительной затрате материала на их изготовление обеспечивали бы минимальную скорость снижения груза с парашютом. Надо было, не увеличивая размеров купола, достигнуть наибольшей устойчивости парашюта во время снижения.

Большая заслуга в усовершенствовании парашюта принадлежит талантливому инженеру-конструктору мастеру парашютного спорта Н. Лобанову, предложившему для купола плоскую квадратную форму со срезанными углами, образующими четыре канала для выхода воздуха, которые способствовали устойчивому снижению парашюта. За большие успехи в области усовершенствования парашюта Н. Лобанову была присуждена Сталинская премия.

Проблема создания парашюта для прыжков на больших скоростях потребовала новых дополнительных исследований. Следует заметить, что скорость падения лётчика, выпрыгнувшего с самолёта при скорости, скажем, 500—600 км/час, в первый момент будет равняться скорости самолёта. Следовательно, парашют, раскрытый вскоре после отделения лётчика от самолёта, производя резкое тормозящее противодействие падающему телу, будет воспринимать большие перегрузки. С ростом скоростей самолётов величина этих перегрузок прогрессивно возрастает. В связи с этим возникло опасение за организм человека и прочность самой системы парашюта. Конструкторы авиационных парашютов в содружестве с медицинскими работниками производили многочисленные опыты над животными. Во время одного из таких испытаний с высоты трёхсот метров на предельной скорости с самолёта был сброшен парашют с «живым грузом». Купол парашюта быстро наполнился воздухом, и «опытная» собака благополучно «приземлилась». Многочисленные и разнообразные опыты прыжков с парашютами улучшенной конструкции показали отличные результаты.

После всесторонней проверки аэродинамических качеств и прочности нового парашюта опытные прыжки с ним стали производить советские мастера спорта. Больших успехов добилась группа во главе с мастером парашютного спорта В. Романюком. Советские парашютисты-экспериментаторы выдержали четырнадцатикратную пе-

регрузку. Новых успехов добились советские парашютисты и в прыжках со скоростных самолётов. Плодотворно работают советские парашютостроители, создавая новые, всё более совершенные аппараты.



Рис. 20. Заслуженный мастер спорта СССР подполковник В. Г. Романюк, установивший несколько мировых рекордов в прыжках с парашютом.

Дальнейшие успехи в овладении техникой прыжка с самолётов различных конструкций, из любых положений, в самых разнообразных метеорологических условиях подняли советский парашютизм на новую, более высокую ступень.

Всеармейский сбор парашютистов, проводившийся в мае — июне 1939 года, явился новым выдающимся событием в истории советского парашютизма. В сборе при-

няли участие известные советские военные парашютисты офицеры Аминтаев, Харахонов, Лукин, Козуля, Романюк и др. Во время сбора было совершено 220 высотных и скоростных прыжков. Группа из 7 человек совершила рекордный прыжок с высоты 8200 метров. Скоростные, групповые и высотные прыжки, осуществлённые впервые в истории парашютизма, явились мировым достижением советских военных лётчиков-парашютистов. Мощь советского парашютизма, отвага и искусство воспитанных великим Сталиным советских парашютистов в полной мере проявились в годы Великой Отечественной войны.

22 июня 1941 года гитлеровская Германия совершила вероломное нападение на Советский Союз, нарушила мирный созидательный труд советских людей. Началась Великая Отечественная война, явившаяся поворотным пунктом в развитии советской страны, суровым испытанием всех сил нашего народа, Советской Армии, Авиации и Флота. Большевистская партия и Советское правительство мобилизовали все силы народов СССР для отпора врагу. Вождь и учитель трудящихся товарищ Сталин встал во главе Вооружённых Сил СССР, возглавил борьбу советского народа против злейшего и коварного врага — германского фашизма.

В годы войны с немецко-фашистскими захватчиками и их сателлитами советский народ перестроил всю работу на военный лад, подчинив всё интересам фронта и задачам организации разгрома врага. Советская Армия и Флот, все советские граждане мужественно отстаивали каждую пядь советской земли.

Несмотря на ряд временных неудач в начале войны, Советской Армии и советскому народу удалось в ходе войны ликвидировать то неравенство в условиях войны, которое было создано внезапностью немецко-фашистского нападения.

«Я думаю, — говорил товарищ Сталин, — что никакая другая страна и никакая другая армия не могла бы выдержать подобный натиск озверелых банд немецко-фашистских разбойников и их союзников. Только наша Советская страна, и только наша Красная Армия способны выдержать такой натиск. И не только выдержать, но и преодолеть его»¹.

¹ И. Сталин, О Великой Отечественной войне Советского Союза, изд. 5-е, стр. 63.

Советская Армия перешла в наступление на врага и нанесла ему ряд сокрушительных ударов. Изгнав фашистов из временно оккупированных ими районов Советского Союза, войска Советской Армии вступили на территорию Германии и её сообщников. Выполняя сталинский стратегический план, Советская Армия разбила наголову фашистские армии и водрузила над Берлином знамя Победы. Этим был завершён полный военный разгром фашистской Германии.

Вступление Советского Союза в войну против Японии, стремительное наступление частей Советской Армии и разгром ими значительной массы японских войск вынудили Японию капитулировать. В минувшей второй мировой войне разгромлены были главные силы международной реакции — фашистская Германия и империалистическая Япония.

Победил советский общественный строй, победил советский государственный строй, победили Советские Вооружённые Силы, победила мудрая политика коммунистической партии. Товарищ Сталин вдохновил советский народ на отпор врагу, великий Сталин привёл советский народ к победе.

В завоевании этой величайшей в истории победы Советской Армии над немецкими фашистами и японскими империалистами большую роль сыграла наша авиация. Все её достижения были поставлены на службу одному — делу разгрома ненавистных захватчиков.

Успехи, достигнутые советским парашютизмом до войны, также были обращены против фашистов. Парашют перестал играть роль лишь воздушного «спасательного круга» и был впервые в мире превращён Советской Армией в грозное оружие.

Парашютно-десантные части, действуя в тылу врага, успешно вели бои в самых разнообразных условиях местности, погоды, в любое время года и суток. Воины-парашютисты преграждали врагу пути отхода, уничтожали живую силу и технику фашистов.

В парашютно-десантные части отбирали особенно волевых, мужественных и решительных воинов. Им прививали умение быстро вступать в бой, смело маневрировать, действовать из засад. От парашютистов требовались также отличная стрелковая культура, умение обращаться с холодным оружием.

Смелые и успешные операции, проведённые нашими воздушно-десантными войсками во время Великой Отечественной войны, показали замечательные качества советского парашютизма, его превосходство над зарубежным, его массовость и большие технические возможности. История знает множество героических подвигов советских парашютистов-десантников, совершённых ими во имя свободы и независимости нашей великой социалистической Родины.

Большую роль сыграли парашютисты-десантники в разгроме немецко-фашистских войск на всех фронтах, в том числе в боях под Москвой в 1941 году. Высаживаясь в тылу врага, советские воины-парашютисты, резали коммуникации противника, нарушали связь, дезорганизовывали его оборону. Нередко они внезапно появлялись далеко за линией фронта, обрушивая свои удары на врага.

«Из соседних деревень, оставшихся в руках у немцев, нашим частям грозили удары в спину. Надо было взять два близлежащих населённых пункта. Это сразу резало важную немецкую коммуникацию, лишало противника выхода на большак. Кроме того, захват этих двух деревень автоматически выдавливал немцев с большой опушки леса, откуда они могли воздействовать огнём на вновь прибывающие с воздуха группы десантников.

Было решено взять эти деревни с хода, короткими ударами. Немцы, занятые боем в Лучах и не догадываясь о размерах приземлившегося пополнения, не могли ожидать наступления на свои относительно далёкие фланги.

Группа десантников молниеносным налётом обрушилась на ошеломлённых фашистов, находившихся в деревне, расположенной к западу от Лучей, и выбила их оттуда»¹.

Подвиги советских парашютистов-десантников нашли своё отражение в нашей литературе, в кино. Правдиво описан в произведении В. Кожевникова «Март — апрель» подвиг двух советских парашютистов. Большим успехом у советских людей пользовался фильм «Подвиг разведчика», рассказывающий о боевых делах советских парашютистов-разведчиков.

¹ «Красная звезда» № 110 от 13 мая 1942 года.

Действия парашютистов-десантников в тылу врага всегда отличались организованностью, чёткостью выполнения боевого задания. Владея в совершенстве техникой ночных и затяжных прыжков, советские воины, в авангарде которых всегда шли коммунисты и комсомольцы, блестяще осуществляли порученные им боевые задания. Много славных боевых дел совершили советские парашютисты-десантники.

В годы Великой Отечественной войны советские парашютисты продолжали осваивать высотные и затяжные прыжки. Офицеры Н. Аминтаев, В. Романюк и др. добились в этой области замечательных успехов.

Боевые и трудовые подвиги советских парашютистов занимают почётное место в героической истории Великой Отечественной войны. Их заслуги перед Родиной правительство высоко оценило, наградив лучших из них орденами и медалями Советского Союза.

НЕУСТАННО СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ МАСТЕРСТВО СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ

Разгромив немецко-фашистских захватчиков и их союзников, народы Советского Союза с огромным воодушевлением и энтузиазмом принялись за восстановление и дальнейшее развитие своего народного хозяйства.

После войны советский народ в кратчайший срок достиг довоенного уровня развития народного хозяйства. Вдохновляемые великими идеями Ленина — Сталина, движимые благородным чувством советского патриотизма, трудящиеся нашей страны добились выдающихся успехов в выполнении послевоенной сталинской пятилетки и уверенно идут по пути к коммунизму. Новый подъём социалистической экономики, культуры и материального благосостояния трудящихся, дальнейшее укрепление наших Вооружённых Сил являются ярким свидетельством повседневной заботы партии Ленина — Сталина и Советского правительства о процветании нашей Родины, о непрерывном усилении её экономического могущества.

Могучая сила и преимущества советского общественного и государственного строя, так ярко сказавшиеся в годы войны, столь же ярко проявляются и теперь в период мирного строительства. Советский народ одержал

крупные победы на фронте мирного труда. Трудящиеся СССР, до конца преданные своей Родине, гордятся превосходством советского строя над капиталистическим строем, глубоко верят в правоту и непобедимость великого дела Ленина — Сталина и готовы преодолеть любые препятствия и трудности на пути к коммунизму.

В то время как правящие круги США и Англии, стремясь к насильственному установлению своего мирового господства, проводят политику агрессии и развязывания новой войны, Советский Союз успешно претворяет в жизнь план развития народного хозяйства, настойчиво борется за прочный демократический мир во всём мире. В этих условиях Советские Вооружённые Силы должны неустанно поддерживать постоянную и высокую боевую готовность. На Советские Вооружённые Силы возложена задача: бдительно охранять завоёванный мир и созидательный труд нашего народа, надёжно обеспечивать государственные интересы Советского Союза и сделать неприступными для врагов рубежи нашей Родины. Советская Армия, Авиация и Флот бдительно стоят на страже своей социалистической Родины.

Партия, Советское правительство, весь наш народ неуклонно повышают обороноспособность СССР, чтобы оградить нашу страну от случайностей, чтобы обеспечить длительный и прочный мир во всём мире.

В послевоенный период наша страна добилась новых решающих успехов и в развитии авиационного дела, вновь и вновь утверждая мировое первенство советской авиационной науки и приоритет наших лётчиков в освоении новой техники.

Невиданный ранее прогресс авиационной техники поставил перед советскими авиаторами задачу овладения большими скоростями полётов и высшим пилотажем на реактивных самолётах. Эти задачи успешно решаются советскими лётчиками. В решении этих задач большое место отводится парашюту, обеспечивающему безопасность работы наших лётчиков.

Послевоенные годы ознаменовались новыми успехами в области парашютизма. Группа советских парашютистов во главе с мастером спорта В. Романюком в 1947 году успешно выполнила прыжок с высоты более 11 000 метров, установив новый рекорд для группового прыжка с таких высот.

Замечательный советский парашютист В. Романюк (рис. 20) совершил уже более 1776 прыжков. Работая в качестве испытателя парашютов, он оказывает огромную помощь строителям парашюта. Прыгая из разных положений с сорока типов самолётов, испытав более 100 парашютов различных конструкций, Романюк в общей сложности пробыл в воздухе около пяти суток и пролетел за это время свыше 2000 км. Стремление всё больше возвеличивать славу Родины, внести свой вклад в дело укрепления могущества наших Вооружённых Сил вдохновляет Романюка на новые подвиги.

Больших успехов добиваются также советские женщины-парашютистки. Так, авиационный инженер Елена Владимирская в 1947 году установила *новый мировой рекорд* затяжного прыжка для женщин. Покинув самолёт на высоте 5 840 метров, Владимирская пролетела, не раскрывая парашюта, 4 880 метров.

Современные самолёты представляют собой воплощение последних достижений советской науки и техники. Непрерывно увеличиваются скорость и высота полёта самолётов, растёт дальность их полёта, повышается грузоподъёмность. Поэтому освоение парашютных прыжков на больших скоростях является одной из важнейших задач, стоящих сейчас перед советским парашютизмом. И в этой области наши славные авиаторы имеют большие успехи. В ноябре 1948 года мастер парашютного спорта СССР капитан А. Быстров (рис. 21) совершил прыжок с самолёта при скорости 764 км/час. Установленный на самолёте спидобарограф точно зафиксировал высоту и скорость самолёта в момент, когда его покинул парашютист. Спустя 20 секунд свободного падения, Быстров раскрыл парашют и благополучно приземлился.

Капитан А. Быстров — один из многочисленных учеников замечательного советского парашютиста, мирового рекордсмена В. Романюка. Свой первый прыжок Быстров совершил 15 августа 1935 года, будучи шофёром 1-го Московского автобусного парка. Сейчас Быстров имеет уже 673 прыжка. Рекорд Быстрова показывает, что советский парашютизм, успешно развиваясь, поднялся на новую, ещё более высокую ступень.

О прогрессирующих успехах советских парашютистов ярко свидетельствует *новый всесоюзный рекорд*, установленный группой спортсменов-парашютистов Централь-

ного аэроклуба имени В. П. Чкалова 22 июня 1949 года известный советский мастер парашютного спорта Порфирий Полосухин, рекордсменка страны Елена Владимирская и мастера парашютного спорта — Константин Еричев, Сергей Коробов, Владимир Кривой, парашютисты-спортсмены Владимир Доросев и Владимир Иванов впервые в мире совершили групповой прыжок ночью



Рис. 21. Мастер парашютного спорта СССР капитан А. Быстров (справа) и лётчик майор Иванов (слева).

с высоты 10370 метров. Прыжку предшествовала большая и серьёзная подготовка. Она проходила под строгим врачебным и техническим контролем. Были совершены десятки дневных и ночных прыжков с различных высот. Парашютисты тренировались в барокамере и термобарокамере. Тщательно продумывались все детали предстоящего прыжка. Только после того как все участники прошли соответствующую подготовку, было принято решение произвести рекордный прыжок ночью из стратосферы. Это выдающееся достижение советских парашютистов лишний раз подчёркивает большие возможности советского парашютного спорта, зрелость наших спортсменов. Интересно отметить, что Елена Владимирская,

участвовавшая в этом прыжке, побила ранее установленный ею всесоюзный рекорд ночного прыжка для женщин.

Наша Родина — страна авиационных рекордов. И это не случайно. Советские люди беспредельно любят своё социалистическое Отечество и во имя его процветания готовы на любые подвиги. Рекорды, завоёванные советскими парашютистами, не являются самоцелью. Это — результат творческих исканий наших людей, продолжающих завоёвывать просторы воздушного океана.

За границей сейчас также развивается парашютизм. Однако резко бросается в глаза чисто военный характер зарубежного парашютного спорта. Агрессивно настроенная иностранная военная печать, разжигая военный психоз, толкуя о подготовке к новой войне, отводит в ней большое место парашютно-десантным войскам. Изучается и обобщается опыт действия парашютных войск во второй мировой войне, ставятся прогнозы на будущее. Так, в журнале «Эр-Сервисис» была опубликована статья, в которой даются далеко идущие предположения об использовании военных парашютов в будущей войне. В журналах «Милитэр Ревью», «Фляйт» и др. вопросам подготовки и использования парашютистов для военных целей также отводится видное место. Так выглядит парашютный «спорт» в наши дни за рубежом в условиях бешеной подготовки к войне, которую стараются разжечь англо-американские империалисты. Фактически его распространение в капиталистических странах ограничивается рамками специальных военных центров обучения парашютистов.

Иное дело у нас. Массовый парашютный спорт прочно вошёл в быт советских людей. Широко распространена по стране сеть аэроклубов Добровольного общества содействия авиации (ДОСАВ). Наши юноши и девушки охотно и отлично совершают прыжки с парашютом, становятся мастерами спорта. Многие студенты медицинских институтов, научившись прыгать с парашютом, используют это своё умение для оказания срочной помощи больным в местах, где затруднена или просто невозможна посадка санитарного самолёта.

Однако парашютным спортом у нас занимается не только молодёжь. Одному из активистов Московского областного аэроклуба ДОСАВ мастеру парашютного

спорта Д. Мызникову сейчас 57 лет. Он совершил 370 прыжков и вместе со своим 26-летним сыном Александром, тоже парашютистом, принимал участие в празднике в честь Дня Воздушного Флота СССР в 1949 году. Отец и сын совершили прыжки с самолётов «УТ-2», летящих вверх колёсами.

Не отстают от мужчин и советские женщины. Успешно занимаются парашютным спортом рекордсменка Г. Пясецкая, Н. Есионова, домашняя хозяйка Р. Скоробогатова и многие другие. Поистине парашютный спорт в Советском Союзе стал достоянием народа. Среди мастеров-парашютистов мы встречаем людей различных профессий: инженеров, врачей, учёных, партийных и профсоюзных работников, рабочих и колхозников.

С ростом авиационной техники возрастают и требования к парашютистам. В феврале 1949 года Всесоюзный комитет по делам физической культуры и спорта утвердил новую спортивную классификацию по воздухоплавательному, парашютному, планерному и самолётному спорту, которая введена в действие на всей территории нашей страны с 1 апреля 1949 года. Введение новой классификации вызвано тем, что действующие до сих пор разрядные нормы и требования, в особенности для мастеров спорта и старших спортивных разрядов, стали отставать от задач, поставленных перед физкультурным движением. Новая классификация является мощным средством в борьбе за дальнейший рост достижений советских парашютистов-спортсменов. Она открывает новые возможности для демонстрации высокого класса парашютного мастерства и показа образцов в овладении техникой парашютного прыжка в условиях больших скоростей самолётов, больших высот, в сложной метеорологической обстановке. В то же время перед нашими парашютистами стоит задача установить новые спортивные рекорды по прыжкам с парашютом на точность приземления с высоты 600, 1000 и 1500 метров днём и ночью, по одиночным и групповым прыжкам этого вида для мужчин и женщин.

Третьи Всесоюзные состязания парашютистов (первые после Великой Отечественной войны), которые проходили в Москве на Тушинском аэродроме с 16 по 27 августа 1949 г., показали возросшее мастерство советских спортсменов.

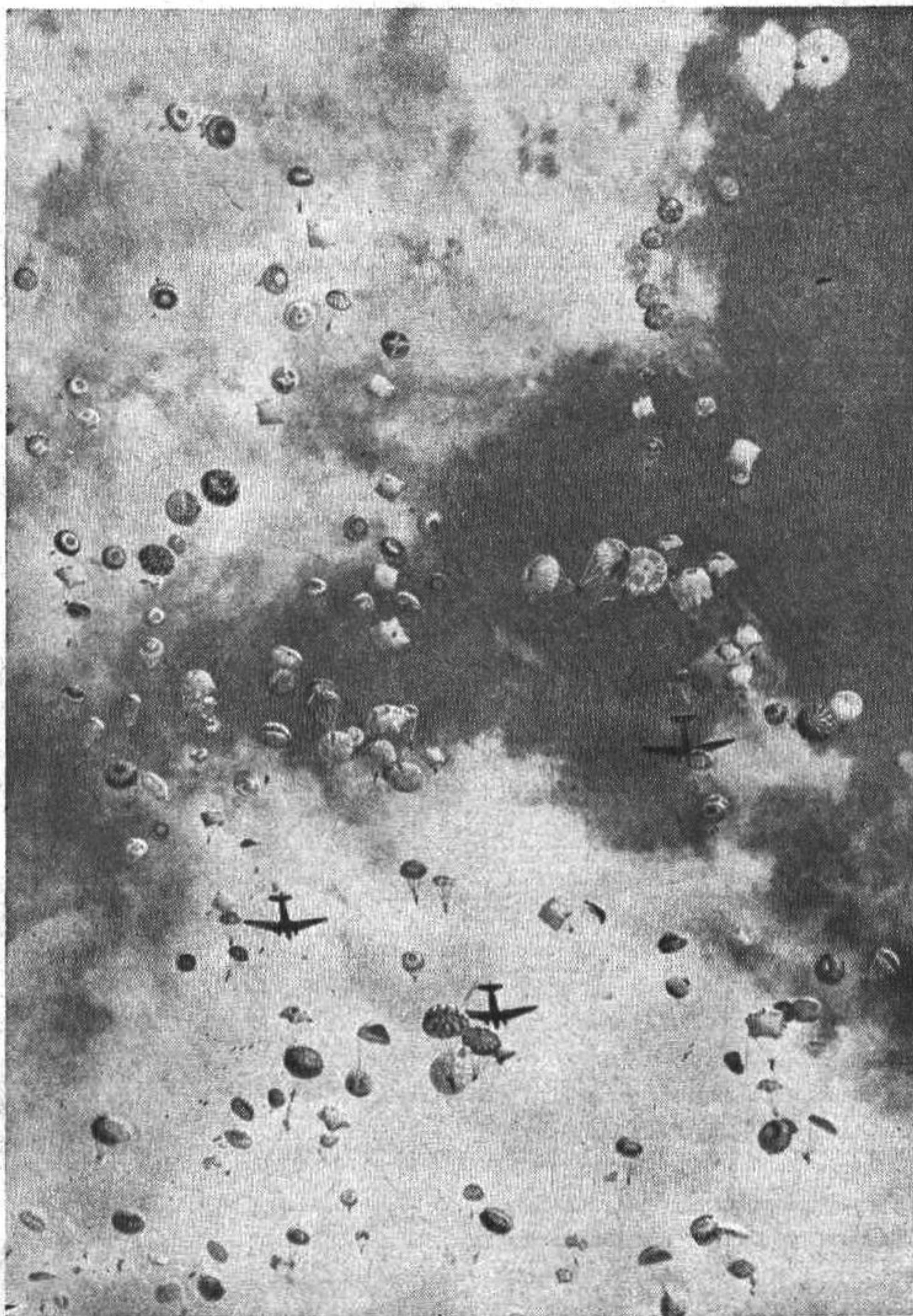


Рис. 22. Массовый прыжок парашютистов на аэродроме в Тушино в день праздника Воздушного Флота СССР.

Из Минска, Махачкалы, Ленинграда, Киева, Алматы, Горького, Вильнюса, Казани, Ростова-на-Дону и других городов Советского Союза в столицу нашей Родины Москву прибыло на состязания 32 команды, в составе которых было более 120 парашютистов-спортсменов.

Наряду с прославленными мастерами-парашютистами лауреатом Сталинской премии А. Дорониным, заслуженными мастерами спорта В. Романюком, Е. Владимирской, Н. Гладковым, мастерами парашютного спорта Г. Пясецкой, Н. Есионовой и другими, имеющими на своём счету сотни прыжков, в Москву прибыли и молодые спортсмены. Среди них 18-летняя Ангелина Попкова, 19-летняя студентка Аминет Султанова из Махачкалы, С. Овсянников из Ленинграда, В. Волков из Рязани и другие, впервые принимающие участие во Всесоюзных состязаниях.

Три команды выставил Центральный аэроклуб СССР имени В. П. Чкалова, одной командой были представлены спортсмены-парашютисты Военно-воздушных сил. Среди коллектива авиаторов — мастер парашютного спорта майор Румянцев, имеющий на своём счету 730 прыжков, инструктор парашютного спорта капитан И. Савкин, совершивший 1523 прыжка, капитан Кузьмин и другие.

Перед парашютистами в свете последних требований Всесоюзного Комитета по делам физической культуры и спорта встали новые, ещё более сложные задачи, диктуемые ростом нашей отечественной авиационной техники.

В программе состязаний были прыжки на точность приземления, одиночные прыжки на точность задержки в раскрытии парашюта, групповые прыжки команд с переходом и стрельбой, индивидуальные прыжки и другие.

Победителям состязаний были вручены призы: переходящий приз имени Центрального комитета ДОСАВ СССР — серебряный кубок и диплом первой степени за общее командное первенство был вручён 2-й команде Центрального аэроклуба имени В. П. Чкалова.

Приз имени изобретателя авиационного парашюта Г. Е. Котельникова и диплом первой степени за лучший результат по точности приземления в наземную мишень

был вручён молодому спортсмену Рязанского аэроклуба В. Волкову. Второй приз имени Г. Е. Котельникова и диплом второй степени был вручён заслуженному мастеру спорта СССР Н. Гладкову. У женщин по этому же виду соревнований первый приз имени Г. Е. Котельникова и диплом 1-й степени был присуждён москвичке Н. Есионовой, второй приз — комсомолке-студентке М. Никитиной, призы имени Центрального аэроклуба СССР были вручены И. Савкину, В. Воронкову, С. Доброхлебову, А. Султановой, Н. Есионовой и И. Коневой. Всего было вручено 30 дипломов за классные места, занятые парашютистами в результате состязаний.

Больших успехов добились молодые спортсмены-парашютисты: Челноков, Султанова, Доброхлебов (Махачкала), Науменко и Орлицкая (Киев), Овсянников (Ленинград), Никитина (Москва), Волков (Рязань) и многие другие.

За высокие спортивные достижения и многолетнюю спортивную работу и общественную деятельность в ходе состязаний, по решению Всесоюзного Комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР, было присвоено звание заслуженного мастера спорта СССР прославленным парашютистам В. Романюку, Е. Владимирской, П. Полосухину, А. Фотееву, Г. Освальду, Н. Гладкову и другим.

Присвоение высоких званий выдающимся советским спортсменам является новым доказательством великой заботы партии и правительства о советских физкультурниках.

В последний день состязаний знатные парашютисты заслуженный мастер спорта Е. Владимирская, мастера парашютного спорта Г. Пясецкая и Н. Есионова установили новый всесоюзный рекорд группового затяжного прыжка без кислородного прибора для женщин. Спортивные комиссары, вскрывшие барографы, установили, что парашютистки совершили групповой затяжной прыжок с высоты 6 200 метров и падали, не раскрывая парашюта 95,7 секунды, покрыв за это время расстояние, равное 5 419 метрам.

Состязания показали большие возможности советского парашютного спорта, окружённого вниманием и заботой большевистской партии и Советского правительства.

Всё это требует от советских парашютистов-спортсменов кропотливой повседневной работы над повышением своего спортивного мастерства на новом этапе развития авиационной техники.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Почти четыре десятка лет прошло с тех пор, как впервые в мире русский изобретатель Г. Е. Котельников создал прибор для спасения лётчиков на случай аварии самолёта.

За это время наша отечественная наука и техника шагнули далеко вперёд. Окружённые заботой и вниманием советского народа, большевистской партии и правительства, советские учёные, изобретатели, конструкторы плодотворно трудятся на благо социалистической Родины. Советская власть предоставляет неограниченные возможности для реализации их творческих идей.

В соответствии с общим ростом советской авиационной техники развивались идея и конструкция парашюта, совершенствовалась техника парашютного дела. Но имя изобретателя первого в мире парашюта Г. Е. Котельникова, память о нём живут в сознании советских людей, в конструкциях современных парашютов как у нас, так и за границей.

Советский народ, народ-труженик, народ-герой, победной поступью шагающий вперёд, к коммунизму, ни на минуту не забывает о необходимости ещё большего укрепления своих Вооружённых Сил. Наше государство непоколебимо стоит на страже мира и безопасности народов, неустанно борется против англо-американских поджигателей войны. Укрепляя свои Вооружённые Силы, Советский Союз тем самым укрепляет дело мира, ограждает человечество от новой кровопролитной бойни.

Под руководством великого Сталина советские люди неустанно движутся вперёд, к новым победам, ко всё новым вершинам прогресса в науке, технике, искусстве. Замечательные достижения имеются у нас во всех областях знаний.

Вместе со всеми Вооружёнными Силами совершенствуется, растёт и крепнет советская авиация — гордость нашего народа, растёт и крепнет советский парашютизм.

совершенствуется его техника, повышается мастерство наших парашютистов.

Во всей своей деятельности советские парашютисты руководствуются требованиями товарища Сталина. «Опыт показал,— учит товарищ Сталин,— что современная война требует от войск высоких боевых и моральных качеств, хорошей военной и политической подготовки, умелого владения боевой техникой, надёжного взаимодействия и большой физической выносливости».

Перед советскими парашютистами стоят большие и почётные задачи. Неустанно овладевать новой техникой, совершенствовать своё мастерство, повышать политическую подготовку, крепить дисциплину своих рядов — такова их святая обязанность, таков их долг, долг советских патриотов. Необходимо постоянно воспитывать всё новые кадры парашютистов, выковывать в них волю, мужество, решимость, добиваться от них отличной выучки, высокого мастерства.

Нужно шире развивать советский парашютизм, повседневно множить ряды наших отважных воздушных спортсменов.

Славная деятельность наших парашютистов, за годы советской власти завоевавших множество мировых рекордов и вышедших на первое место в мире, вселяют в нас уверенность в том, что и в будущем наши отважные спортсмены с честью выполнят стоящие перед ними задачи, будут высоко нести знамя советского парашютизма, явятся достойными строителями коммунизма.



ТАБЛИЦА ОСНОВНЫХ ДОСТИЖЕНИЙ СОВЕТСКИХ ПАРАШЮТИСТОВ
(в хронологическом порядке)

Дата			Ф а м и л и я	Данные прыжка в метрах				Особенности прыжка
год	месяц	число		высота			свободное падение в метрах	
				без каска-лов и шлюсов	с каска-лом	с полным прибо-ром		
1927	IV	23	М. Громов	600	—	—	—	Первый случай прыжка с парашютом из самолёта, вошедшего в плоский штопор
1930	VII	26	Группа парашютистов .	600	—	—	—	
1931	VII	14	В. Кулешова	600	—	—	—	
1931	VIII	19	В. Фёдорова	600	—	—	—	
1931	VIII	19	В. Чиркова	600	—	—	—	Затяжной прыжок Высотный прыжок
1932	V	22	Н. Евдокимов	1 200	—	—	600	
1932	VIII	18	Б. Петров	5 200	—	—	—	
1932	IX	29	С. Афанасьев	2 000	—	—	1 600	Затяжной прыжок.
1933	II	15	Н. Зворыгин	2 500	—	—	2 200	То же
1933	VIII	21	Н. Евдокимов	6 920	—	—	6 440	То же

Дата			Ф а м и л и я	Данные прыжка в метрах				Особенности прыжка
год	месяц	число		высота			свободное падение в метрах	
				без кн.-пор.-прибора	с кн.-пор.-прибором	под прыжком		
1933	VIII	12	П. Балашов	80	—	—	—	С наименьшей высоты
1933	X	10	В. Евсеев	—	7 200	7 050	7 050	Затяжной прыжок
1934	VII	16	Н. Евдокимов	—	8 100	7 900	7 900	То же
1934	VIII	3	З. Бушева	2 000	—	1 600	1 600	То же
1934	VIII	11	З. Бушева	3 000	—	2 500	2 500	То же
1934	VIII	13	Н. Камнева	3 000	—	2 700	2 700	То же
1935	III	4	К. Кайтанов	6 800	—	—	—	Высотный прыжок
1935	III	31	В. Фёдорова	6 357	—	—	—	То же
1935	VI	8	В. Козуля	7 516	—	—	—	То же
1935	VI	17	Н. Бабушкина М. Барцева С. Блохина М. Малиновская О. Яковлева А. Николаева	7 035	—	—	—	Групповой высотный прыжок

Дата			Ф а м и л и я	Данные прыжка в метрах				Особенности прыжка
год	месяц	число		высота			свободное падение в метрах	
				без кинематического сопротивления	с кинематическим сопротивлением	дом прыжка		
1935	VI	6	Н. Лисичкин	5 500	—	—	—	Ночной высотный прыжок Высотный прыжок То же Парный высотный прыжок
1935	VI	25	Н. Аминтаев	7 612	—	—	—	
1935	VII	30	Т. Куталова	7 750	—	—	—	
1935	VIII	1	{ А. Шишмарева Г. Пясецкая	7 923	—	—	—	
1935 1936	Парашютные десанты в количестве 1 200, 1 800 и 2 200 человек на маневрах Киевского, Белорусского и Московского военных округов							
1937	VII	28	К. Кайтанов	—	9 800	—	—	Высотный прыжок То же То же С наименьшей высоты
1937	VIII	24	К. Кайтанов	—	11 037	—	—	
1937	X	20	Н. Аминтаев	—	10 436	—	—	
1938	—	—	В. Козуля	70	—	—	—	
1939	VI	—	А. Зигаев	—	8 200	—	—	Групповой высотный прыжок на Всеармейском сборе парашютистов
			В. Козуля					
			А. Лукин					
			Б. Мухортов					
			В. Романюк					
			В. Федюнин					
			Н. Цвилев					

Дата			Ф а м и л и я	Данные прыжка в метрах				Особенности прыжка
год	месяц	число		Высота				
				без кистей	под подбородком	с кистями и подбородком	свободное падение в метрах	
1939	VIII	2	Н. Гладков	—	—	12 240	—	Высотный прыжок
1940	V	—	{ В. Харахонов В. Романюк А. Петраков	—	—	9 648	8 848	Групповой затяжной прыжок
1940	VII	19	В. Харахонов	—	—	13 025	12 145	Затяжной прыжок
1940	VII	7	Н. Костев	7 750	—	—	—	Высотный прыжок
1945	VIII	11	Н. Аминтаев	—	—	10 000	9 726	Затяжной прыжок
1945	IX	24	В. Романюк	—	—	13 108	12 145	То же
1947	IX	4	Е. Владимирская	5 840	—	—	4 880	То же
1948	X	21	Е. Владимирская	6 680	—	—	—	Высотный прыжок ночью
1948	X	21	{ Г. Освальд С. Коробов К. Ерпичев А. Ночевный В. Иванов Е. Владимирская	6 680	—	—	—	Групповой высотный прыжок ночью

Дата			Ф а м и л и я	Данные прыжка в метрах				Особенности прыжка
год	месяц	число		высота			свободное падение в метрах	
				без кнопок	с кнопочным прибором	высота		
1948	XI	15	А. Быстров	1 900	Прыжок при скорости самолёта 764 км/час			
1949	VI	22	{ К. Ерпичев Е. Владимирская П. Полосухин В. Кривой В. Доросев С. Коробов В. Иванов	—	10 370	—	Групповой высотный прыжок ночью	
				—	10 370	—	Высотный прыжок ночью	
				6 200	—	5 419	Групповой высотный затяжной прыжок	
1949	VI	22	Е. Владимирская	—				
1949	VIII	27	{ Е. Владимирская Г. Пясецкая Н. Есионова	6 200	—	5 419	Групповой высотный затяжной прыжок	

СПИСОК ОСНОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ПРИ РАБОТЕ НАД БРОШЮРОЙ

1. Материалы архивов:
 - а) Центрального Государственного Военно-Исторического архива.
 - б) Государственного архива феодально-крепостнической эпохи.
 - в) Личные архивы Г. Е. Котельникова. Неопубликованные рукописи изобретателя и его мемуары.
 2. Книжные фонды:
 - а) Всесоюзной государственной ордена Ленина библиотеки им. В. И. Ленина.
 3. Труды профессора Н. Е. Жуковского.
 4. Газеты и журналы (России и СССР).
 5. Труды «Летучей лаборатории», Москва, 1918 г.
 6. Личные беседы, воспоминания современников и письменные сообщения близких родственников Г. Е. Котельникова.
-

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Введение	5
Краткие сведения из истории парашютизма в России	9
Принцип действия парашюта	16
История создания авиационного парашюта	22
Парашютизм в Советском Союзе	51
Блестящие успехи советского парашютизма	60
Неустанно совершенствовать мастерство советских парашю- тистов	87
Заключение	96
Приложение. Таблица основных достижений советских парашютистов	98
Список основных источников, использованных при работе над брошюрой	103

Редактор Я. М. КАДЕР
Обложка художника С. А. МИТРОФАНОВА
Технический редактор Г. Н. НИКИТИН
Корректор А. П. ИВАНОВА

Г18733. Подписано к печати 18.10.49 г. Объем 6½ печ. л. 5,5 уч.-изд. л.
В 1 печ. л. 35 000 тип. зн. Изд. № 1/3003. Зак. № 537.

Отпечатано с матриц в типографии Т-5.

Цена 1 р. 95 к