

Владимир Казаков

Книга первая

Вспомни, Облако!

Рассказы о великих мечтателях
и необычных летательных аппаратах



Владимир Казаков

Вспомни, Облако!

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17034967

ISBN 9785447441227

Аннотация

Исторические рассказы и очерки о людях смелых и мужественных, о великих мечтателях, необычных летательных аппаратах, о загадках и тайнах Пятого океана, о тех, кто был первым, о тех, кто выдюжил и смог... Для читателя увлеченного и юного сердцем.

Содержание

Часть первая	7
Прибытие Единственного инка	8
Дечанская история	30
Дедушка авиации	36
Туман	51
Официально признаны	69
Старые документы	93
«Жар-птица» адмирала	111
Конец ознакомительного фрагмента.	124

Вспомни, Облако!
Рассказы о великих
мечтателях и необычных
летательных аппаратах.
Книга первая
Владимир Казаков

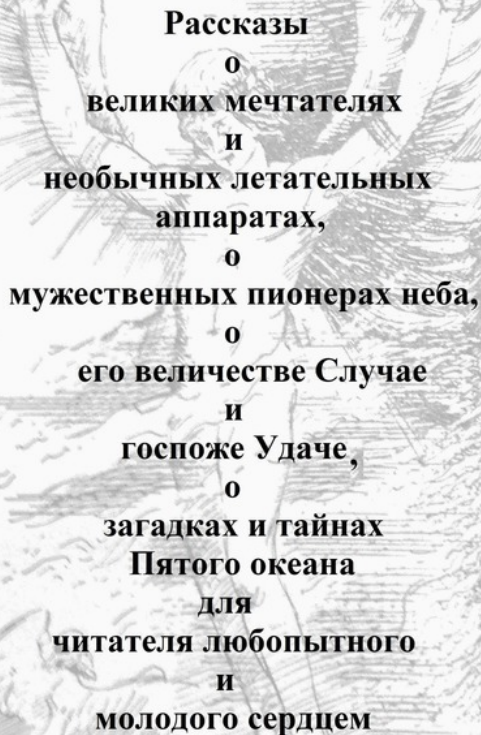
© Владимир Казаков, 2015

Редактор Алёна Бессонова

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Автор книги Казаков Владимир – писатель, пилот-планерист, летчик-испытатель, пилот гражданской авиации.



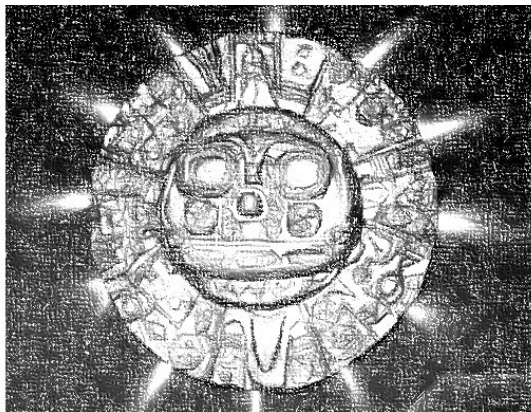
Рассказы
о
великих мечтателях
и
необычных летательных
аппаратах,
о
мужественных пионерах неба,
о
его величестве Случае
и
госпоже Удаче,
о
загадках и тайнах
Пятого океана
для
читателя любопытного
и
молодого сердцем

Часть первая

...Знание – развивается сравнением... среди молодежи нередко встречаются парнишки и девчонки, которые не умеют ценить все то, что для них завоевано, встречаются задорные орлы, которые преждевременно мечтают об уютном курятнике.

Знание прошлого вылечило бы их от слишком торопливого стремления пользоваться достижениями настоящего, не думая о будущем, не стараясь углубить и расширить не ими завоеванное и заработанное хорошее наших прекрасных, но еще не легких дней.

А. М. Горький



Прибытие Единственного инка

*...Все узнали
о прибытии
Единственного Инка
по желтому знаку
в небе.*

Из перуанской легенды

Возможно, это было лет тысячу назад.

Чимпа лежал на косматой шкуре пако у самого выхода из пещеры и поглаживал перья Могучего Суо. Ветерок шевелил языки костра, обдувал теплом человеку и птицу. Внутри пещеры в серых сухих сумерках жевала траву и ободранные кактусы прирученная лама гуанако. Иногда на ее шее серебряным звоном вздрагивал колоколец.

Суо – крупный сизо-черный орел – от прикосновения сильных пальцев юноши чуть пружинил на полусогнутых лапах. Глядя в коричневые, узкие, как горные расщелины, глаза Чимпы своими мутноватыми, подернутыми голубоватой пленкой зрачками, Суо открывал шершавый клюв, выпрашивая подачку.

Из подвешенного к поясу кожаного мешочка Чимпа достал кусок сушеного мяса, поднёс на ладони к затупленному носу Суо. Резкий стремительный клевок – и мясо исчезло в клюве орла. И все-таки Чимпа почувствовал неуверен-

ность клевка. Кончик клюва коснулся руки. Притупилось зрение Суо, не так мгновенно и точно срабатывали мышцы. | «Сколько лет птице?» – подумал юноша.

Вырастил и натаскал Суо-поводыря Верховный жрец Храма Орлов Манко Амару, когда еще не имел сана. Теперь ему 90. Он почти не поднимается с возвышения из мягких шкур и оттуда учит молодых жрецов, готовит их к посвящению в сан Орлов. Чимпа «слышит» надтреснутый тонкий голосок белого Манко Амару, и улыбка растягивает его толстые губы: жрец всегда был добр к Чимпе и быстро отличил его. Чимпа уже третий год имеет звание «Парящий высоко». Этого достичь было трудно, несмотря на то, что он был из царственного племени квичуа, но был лишь сыном только двадцать девятой «девы Солнца», не очень любимой наложницы Единственного Инка¹.

Сейчас Единственный Инк в длительном плавании, и Чимпа с маленьким отрядом воинов и рабов ждет его парусные суда здесь, на скальной площадке отрога Анд, «глядящего в море». На склоне отрога выбит яркий белый знак в виде трезубца. Ждет чтобы, увидев первым, оповестить всех инков о благополучном возвращении правителя. Это приказ. И он выполнит его, если даже придется ждать до сладкого ухода к Богу Солнца.

Размышляя и поглядывая в проем пещеры на синеющее море, Чимпа кормил орла, оглаживал, чистил его оперение.

¹ Единственный Инк – царственный титул древних правителей Перу

Вот одно перышко вылезло из хвоста. «Да, стареет Могучий Суо!» Чимпа, повертев перо в пальцах, надломил его. Потом расщепил крепкими желтоватыми ногтями вдоль. Снова в его ушах зазвучал тонкий голос мудрого Манко Амару: «...юноши, посмотрите внимательно, как Великая Природа сделала легкую пушистую косточку крыла „рожденных для полета“?!»

И сейчас уже прошедший науку Чимпа дивится этому чуду. Перо легчайшее, а его не сломаешь. Надломив, не разорвешь. Твердый стержень обеспечивает жесткость там, где требуется поддержка, но ближе к кончику он становится упругим, как того требует полет. От стержня отходят бородки, они несут множество ответвляющихся в обе стороны маленьких бородочек, которые переплетаются с совсем уже крохотными, обеспечивающими прочность.

Отбросив в сторону перышко, Чимпа взялся за крыло Могучего Суо, расправил его. Форма крыла походила на сделанные жрецами-строителями крылья «обезьян» и «крокодилов»,² плотное и тупое по ведущему краю, оно суживалось к концу, не встречающему ветер.

На маленьких «обезьянах», хоть они и прыгали в восходящих потоках так, что мутило в животе, Чимпа летал с удовольствием. Они сразу набирали силу для ухода в небо, для

² По представлению автора, «обезьяна» – легкий планер; «крокодил» – более тяжелый, с фюзеляжем, похожим на тело крокодила.

них требовалась только одна быstroногая гуанако³. А большие широкие крылья грузовых «крокодилов» обтянуты тканью, такой же, как на головной повязке Чимпы, и пропитаны желчью животных. Крылья гудят, как кожа барабанов, когда входят в мощный поток. «Обезьяны» взлетают сразу, а «крокодилам» нужен длинный разгон по земле, иногда им даже не хватает площадки, и ламы, тянущие его, срываются вниз с крутого склона, ломают ноги. Зато в небе «крокодил» устойчив и парит ровно, как Могучий Суо.

Снаружи в пещеру ворвался сильный крик, скорее, вопль торжества. За спиной Чимпы всхрапнула лама. Он легко вскочил на ноги. Его коренастая невысокая фигура выросла в проеме каменного убежища. Смуглый, прикрытый только набедренной повязкой юноша вытянулся струной и посмотрел в сторону моря.

От горизонта к склону Анд со знаком трезубца плыли под парусами суда.

Они медленно приближались, и терпеливый зоркий Чимпа на одном из парусов разглядел красный знак Единственного Инка.

Чимпа прокричал несколько коротких приказаний, сопровождая их резкими жестами, – серебряные украшения звенели на его руках.

С верхушки скалы соскользнул раб-наблюдатель.

Два воина-инка в легких тканевых плащах, с бронзовыми

³ Гуанако – разновидность лам, маленьких безгорбых верблюдов.

короткими мечами на бедрах выскочили из другой пещеры и побежали к легкокрылой «обезьяне», окрашенной в яркий желтый цвет молодого солнца. Отсоединили ременные стяжки от валунов, и «обезьяна» легла на крыло. На вздернутый конец крыла спланировал Могучий Суо. В возбуждении он дважды хлопнул полуметровыми опахалами.

Чернокожий раб вытащил на ремне из пещеры лохматую белошерстую ламу гуанако. Она упиралась, выгибая длинную шею, – уши прижаты к маленькой голове, красноватые глаза зло блестят и косят в сторону. Не в силах противостоять мускулисту рабу, гордое животное плюнуло в него жвачкой.

За ламой тянулся искусно сплетенный в многочисленные шарики сыромятный конец длиной в двадцать шагов. Конец присоединили к носу «обезьяны» за клык вниз, и лама натянула ремень. Воины схватили «обезьяну» за концы крыльев.

Совершив ритуал поклонения Солнцу, Чимпа залез в круглое отверстие корзины, сплетенной в виде капли и жестко привязанной к крыльям. Он уселся на тростниковую скамеечку, положил руки на часть поперечного шеста, пронизывающего крыло из конца в конец. Внимательно осмотрелся. Справа и слева желто отблескивали крашеными птичьими перьями недлинные полуовальные крылья. Он двинул шест вправо – гибкая задняя часть на конце пошевелилась. Оттолкнул шест – эластичный хвост, похожий

на хвост Суо, загнулся вниз.

Свист Чимпы спугнул Могучего Суо.

Подстегнутая бичом, рванулась вперед лама.

Воины недолго держали «обезьяну» – шарики сыромятного ремня вытянулись в ровную линию. Отпущенная «обезьяна» рванулась с места, проскользила по мелким камням и приняла под крылья волну встречного упругого ветра. Конец буксирного ремня упал с клыка. Чимпа сразу же почувствовал, как неведомая сила подхватила его и потащила вверх над крутым склоном. Струя воздуха трепала красную кисточку головной повязки, но в глаза ветер не бил, отсекался гладкой дощечкой на носу планера.

Но вот Чимпу потянуло вниз, да так резко, что он оторвался немного от сиденья. Он пошарил в небе глазами и увидел Могучего Суо в стороне. Тот парил южнее. Осторожно повернув «обезьяну», Чимпа стал приближаться к нему. Орел не подвел и на этот раз: найденный им поток вознес «обезьяну».

Чимпа уходил от склона со знаком трезубца, держа нос планера в направлении белой земной линии, ведущей к плоскогорью Наска, где ждал вести и мудрый жрец Манко Амару.



Знак трезубца на горе плато Наска.

Юноша, хоть и имел звание «Парящий высоко», почувствовал легкое удушье. Значит, им достигнута предельная для летающего инка высота. И он толкнул немного от себя шест управления. Ветер около головы запел веселее.

Могучий Суо-поводырь, распластавшись в небе, парил впереди, иногда отклоняясь немного в стороны. Если Суо взмахивал крыльями, Чимпа туда не шел. Чаще всего в этих местах на земле виднелись рисунки пляшущих существ. Любуясь полетом старого Суо, Чимпа знал: ярко-желтую «обезьяну» видит сейчас все живое в Андах. Племена квичуа, аймара и другие помнят о небесном знаке прибытия Единственного Инка Тупака Юнаки из большого морского похода и спешат на встречу властелина...

Вдруг парение Могучего Суо стало неуверенным. Он тяжело хлопнул крыльями, стараясь не провалиться ниже Чимпы. Чимпа почувствовал сердцем, как тяжело старому Суо.

Вот птица поравнялась с правым крылом «обезьяны». Орел несся рядом с Чимпой, поджав лапы, вытянув стремительную кривоклювую голову, распутив хвост, и косил взглядом на человека. Тоскливым взглядом уставшей, загнанной птицы.



Посадочные знаки на плато Наска

– Садись, Суо! – крикнул на все небо Чимпа. – Я все знаю здесь, Суо, я долечу, садись на скалы, отдохни!

Но Суо был хоть и старым, но верным поводырем. Взмахнув крыльями, он снова повел небесную гонку...

Впереди уже виднелось плато Наска, различались посадочные полосы, знаки стоянок и стартов, места сборки «обезьян» и «крокодилов», сложенный из белых плит маленький Храм Орла.

Могучий Суо недалеко обогнал Чимпу. Последним усилием он оттолкнулся крыльями от воздуха, взмыл и... сложил опахала.

Сначала Суо падал тяжелым камнем, потом завертелся спиралью, крылья его растрепались, и злой ветер вырвал из них несколько перьев. Тело старого Суо принял на себя острый скальный выступ.

Орлы-поводыри не умирают в гнездах и пещерах. Они покидают друзей только в небе, умирая на лету...

Племена горного Перу узнали о прибытии Единственного Инка. Они видели сигнальную желтую «обезьяну» в сером небе. Но только Сын Орла «Парящий высоко» видел смерть верного Могучего Суо. И никто не видел слез на глазах Чимпы. Их высушило небо.

* * *

В наши дни на пустынном плоскогорье Наска в Перу

и в Андах люди обнаружили необычные знаки, рисунки, высеченные в скальном грунте. И вот уже много лет ученые разных стран пытаются разгадать назначение таинственных знаков. Выдвигаются три основных предположения: это аэронавигационные знаки для гостей из космоса; это гигантский астрономический календарь древних; это культовое поле для отправления инками религиозных обрядов.

О космических пришельцах, которым долина Наска якобы служила космодромом, писать вряд ли следует. Гипотеза не выдерживает критики. Космическим кораблям – чуду техники! – просто не нужны для визуального захода на посадку расчерченные знаками площадки.

Более реальны доводы в пользу «гигантского астрономического календаря» и «культовой площадки».

Но давайте выдвинем четвертое предположение⁴: посадочные полосы, линии, знаки и рисунки на земле горного Перу есть не что иное, как аэродромная система для парящих полетов планеров, то есть древний планеродром с соответствующими указателями для пилотов.

Сразу возникает вопрос: могли ли быть в начале нашей эры планеры?

А почему нет?

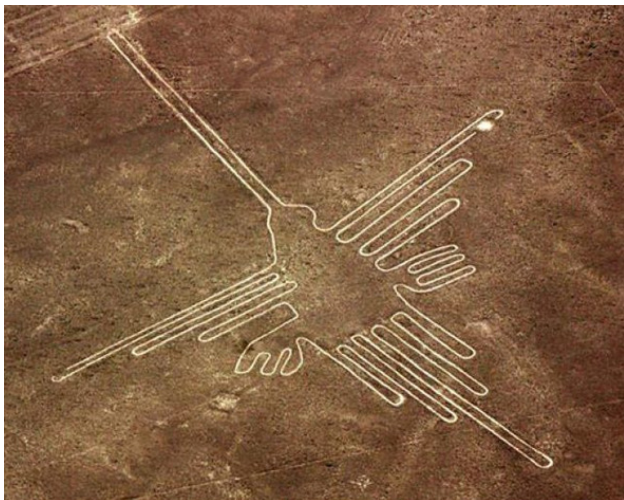
Известный американский ученый, недавно работавший

⁴ Данная гипотеза писателя Казакова Владимира Борисовича, автора этой книги, признана как одна из официальных гипотез, причем наиболее вероятной. (от Редактора Бессоновой Елены)

и в нашей стране, – Александр Маршак – много лет посвятил расшифровке рисунков и надписей на древних изделиях, чтобы установить по этим «записям» образ мыслей человека, жившего 20—30 тысячелетий назад. Он утверждает: интеллектуальный мир тех далеких времен был так же прост, как и наш, нынешний, и человек той эпохи как мыслящее существо не уступал нам с вами. Общий вывод Маршака не отвергают и советские ученые.

А коли так, почему бы древним людям, жившим всего **ДВЕ ТЫСЯЧИ** лет назад, не освоить технику планерного полета, если птицы, давшие эту мысль нам, парили в небе и на их глазах. Сомнения в технических возможностях? Но ведь у нас строили и строят планеры любители, дилетанты в авиастроении, применяя природные материалы: дерево, бамбук, камыш, сухой тростник, лозу, простейшую обтяжку для фюзеляжа и крыльев, вплоть до пленки из кишок животных.

Древние выглядят далеко не глупыми. Они умели за две тысячи лет до европейцев выплавлять алюминий. В Александрии 2300 лет назад существовали автоматы по продаже воды. Наши далекие предки изготавливали нержавеющую сталь такого качества, которое и ныне труднодостижимо. Знали тайны холодного света, пайки золота. В Багдадском музее хранятся уникальные сосуды с медными брусками, способные при реакции с уксусной кислотой давать электричество. Возраст сосудов около трех тысяч лет.



Знаки на плато Наска, видимые с высоты птичьего полёта

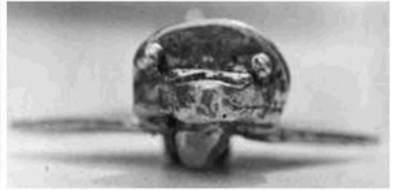
Примеров много.

Имея такие достижения в различных отраслях науки и техники, древние вполне могли постичь азы аэродинамики, построить простейший (а может быть, и посложнее) планер.



Вспомним бумеранг – летательный снаряд, взмывший в воздух на десять тысяч лет раньше первого нам известного самолета. Ученые установили, что он очень точно рассчитан с точки зрения аэродинамики: увеличение дальности полета достигается за счет подъемной силы, возникающей на лопастях при вращении бумеранга. Это ли не прообраз современного самолетного винта? – Есть и прямолетящие бумеранги, которые возвращаются. Аэродинамика прямолетящего бумеранга так сложна, так умно скомпенсированы все многообразные действующие на него силы, что

изготовление снаряда требовало не только высшего мастерства, но и огромных специальных знаний. Лопастя этого снаряда – фактически очень сложно профилированное крыло.



*Колумбийская безделушка
в трёх проекциях.*

В Колумбийском национальном банке хранится золотая крылатая безделушка. Ей около или более тысячи лет. Думали, что это рыбка или насекомое, изваянное в металле. Но геолог Андерсен догадался отдать древнюю вещицу на экспертизу авиастроителям, и те, продув золотую модель в аэродинамической трубе, зафиксировали: «...летные качества модели превосходные. Настоящий аппарат, построенный по данным продувки, мог бы летать с большой скоростью, быть маневренным и простым в управлении».

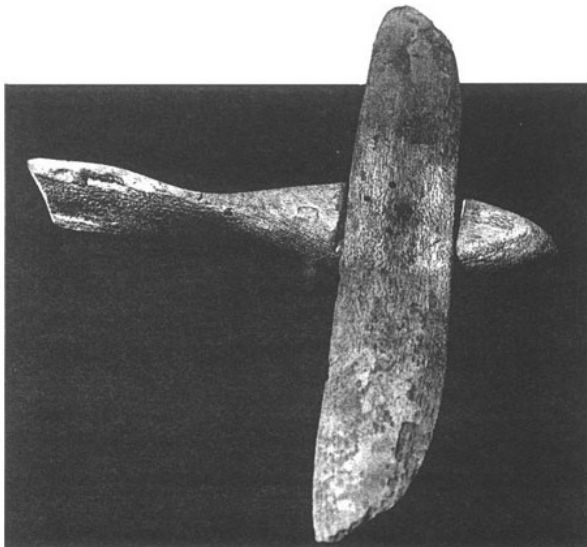
В конце XIX века, раскапывая богатое египетское погребение, археологи нашли маленькую скульптуру из очень твердого дерева. Она похожа на птицу. Ее и приняли за скульптурное изображение птицы. Многие ученые-зоологи старались разгадать, к какому же пернатому племени принадлежит она? Но она даже близко не подходила ни к какому роду и виду. Бросили скульптурку, забыли. Почти 60 лет она провалялась в музее под стеклом вместе с древними черепками.

Недавно ею заинтересовался кипрский профессор Халил Мессих. Зоркий глаз ученого разглядел, что птичка чересчур обтекаемая, у нее оригинально изогнуты слегка опущенные крылья, а самое главное, есть то, чего нет у других пернатых, – вертикальная деталь на хвостовом оперении, напоминающая руль поворота современных аэропланов.

Долго и внимательно изучал Мессих находку археологов и наконец, заявил всему миру:

– Это не птица, а миниатюрная модель планера!

«Если гипотеза доктора Мессиха подтвердится, – писал бюллетень „Новости Юнеско“, – это будет означать, что уже древние египтяне знали законы полета».



Скульптура из твёрдого дерева

Профессор не остановился на предположении. Он построил из легких материалов большую модель планера, повторив точно и полностью конструктивные особенности древней скульптуры «птицы», и в ясный маловетренный день запустил модель в воздух.

Планер Халила Мессиха совершил успешный полет!

Примеров достаточно для гипотезы: древние люди строили летательные аппараты. Планеры, например.

Где же на них могли летать? Там, где в любое время суток и года имеются восходящие потоки – термики, «волны»,

подсос облаков, способные удерживать и поднять на своих могучих «плечах» планер.

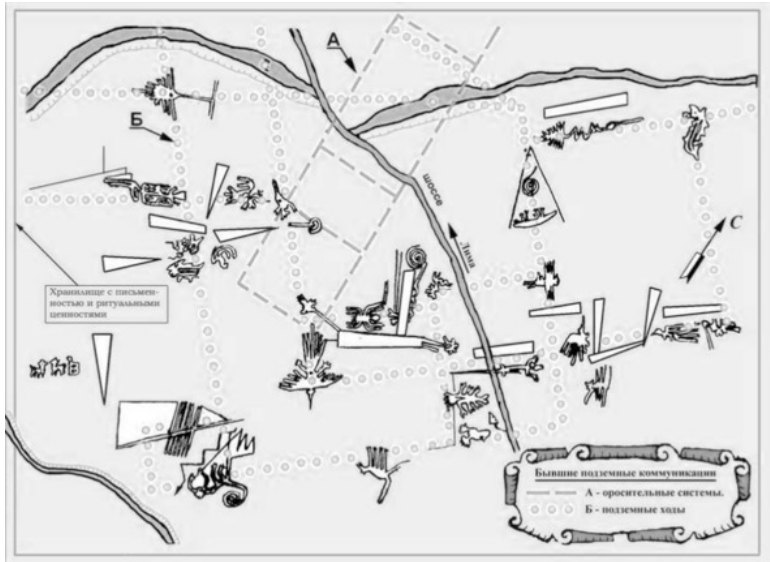
Одним из таких идеальных мест и являются горные склоны Анд, расположенные в Перу от океанского побережья до каменистого плато пустыни Наска. Для того чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на метеорологические карты и графики вертикальных разрезов погоды тех труднодоступных мест.

На одном из склонов Анд, выходящих к океану, начертан огромный знак – «трезубец». Он виден и с воды и с воздуха, то есть с малых и больших высот. Посмотрите внимательно, зубья ли там нарисованы? Скорее, это начертаны не три зуба, а три птичьих пера – символ легкости, полета. И стремятся перья вверх. Они как три силы тяги, вцепившиеся в носовую часть и консоли вписанного в знак силуэта двухкилевого летательного аппарата.

Перья стремятся вверх. Вполне возможно, что это знак для потерявшего высоту планериста: «Иди сюда здесь всегда ровный мощный волновой восходящий поток!»

Попадают рисунки странных подпрыгивающих существ – возможно, они предупреждают планериста о силовой неравномерности потока.

От «трезубца» в глубь страны тянется прямая белая, хорошо видимая только с воздуха линия. Она идет через горы и доли и заканчивается на подходе к горному плато Наска.



Карта плато Наска с начертанными на нём знаками

Анализ рельефа местности подсказывает, что это линия наибольшего благодействия вертикальных воздушных потоков, спрямленная в рамках очень здравого смысла.

Если современный планер, например, выпарив у склона, обозначенного «трезубцем», полетит по этой линии, он не потеряет высоту, а сможет набрать ее до 3—4 тысяч метров над уровнем моря, а при благоприятных погодных условиях забраться и выше. Значит, при среднем аэродинамическом качестве 15—20 (современные планеры имеют качество до 50, но предположим, что древние этого до-

стичь не сумели) возможен полет планера в радиусе 60—80 километров только за счет снижения, при парении же — до нескольких сот километров в любую сторону.

Представим: планер никуда не повернул, прилетел на плато Наска. Что его здесь ожидает?

Вот «посадочные полосы», предлагающие услуги для приземления практически с любым курсом. Их направления соответствуют розе ветров района. Вокруг мелкие и крупные камни, а полосы мягкие, ровные. Как установила археолог из ФРГ Мария Рейх, много лет изучающая «проблему Наски», каменистый грунт пустыни на полосах снят до светлого глинистого слоя. Зачем? Для космического корабля? Для большей рельефности астрономических указателей? Чтобы «богомольцы» не спотыкались? Все это несерьезно. А вот для посадки довольно хрупкого летательного аппарата они вполне подходят. Поломка планера, приземлившегося на такой грунт, исключается.

«Треугольники» информируют планериста о возможности на этой полосе бокового ветра. «Квадраты» — о наилучшем месте приземления.

Стилизованные фигуры птиц могут обозначать места стоянок. Именно около них попадаются крупные валуны, по форме и весу годные для швартовки планеров. Притом рисунки рассечены тонкими прямыми линиями — возможно, это линейные указатели стоянок.

Обратите внимание на рисунок птицы «без головы и клю-

ва». Вместо них как бы длинная, изогнутая в семь колен «шея». Не похоже ли это на развернутый перед планером амортизатор, трос, канат? А утолщение в конце, не обозначает ли площадку, на которой могла стоять своеобразная катапульта или примитивный ворот для натяжки амортизирующего приспособления? Или прирученные животные, способные дать планеру необходимое ускорение для взлета? «Длинношеяя птица» вполне может быть информационным знаком места взлета (может быть, для первичного обучения).

Как утверждают археологи, никогда не считавшие «полосы» в пустыне «дорогами инков», гигантские рисунки встречаются далеко не по всему Перу, а только на юге побережья, то есть, оказывается, там, где наилучшие условия для парения планеров. Соседство океана и гор стабилизирует атмосферные процессы. Океан – аккумулятор энергии этих процессов, он долго «помнит» о происшедших в его режиме изменениях, усредняет их, и поэтому среднегодовое постоянное воздушных потоков в Андах почти вечно.

Не исключено, что планеродромом Наска пользовались и древние аэронавты. На плато найдены канавы с остатками горючих материалов в донном слое. В горах – наскальный рисунок, похожий на аэростат угловатой формы.

Энтузиасты раскрытия тайны перуанского плато запустили в Наске воздушный шар – монгольфьер. Баллон сшили по форме наскального рисунка. Оболочку шара изготовили из ткани, аналогичной найденной в местном захороне-

нии примерно того же времени, когда были созданы рисунки. Шар заполнили горячим дымом от костра, пылавшего в канаве длиной десять метров. Сначала дым выходил через поры ткани, затем ткань несколько «прокоптилась» и стала удерживать теплый воздух. Костер, правда, оказался маловат, и для ускорения процесса заполнения баллона пришлось подвести под шар газовую горелку.

Два энтузиаста поднялись на этом аэростате сначала на 100 метров, затем на 500.

Присутствующий на испытаниях «древнего воздухоносного шара» вице-президент Британского клуба воздухоплавания Джулиан Нотт заявил:

– Я удовлетворен результатами эксперимента и полагаю, что в принципе древние перуанцы могли бы летать, используя такие шары, но делали ли они это – совсем другой вопрос.

Неплохо бы провести эксперимент и с планерами. Может быть, древние инки все-таки летали, и не только» для удовольствия, но и возили грузы по воздуху...



Дечанская история

«Загадку Дечан» историкам задал студент югославской Художественной академии Александр Паунович.

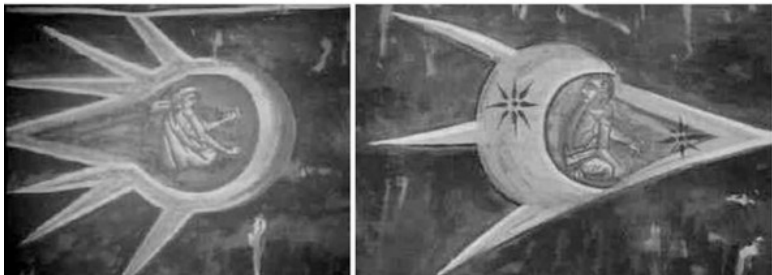
Однажды в начале 1964 года он приехал в живописные окрестности монастыря Дечаны с фотоаппаратом. Но его интересовала не природа. Для защиты диплома требовались снимки древних фресок.

Вокруг монастыря и внутри него бродили сотни туристов почти из всех стран мира, разглядывая древний памятник сербской культуры и слушая рассказы гидов.

Пауновича же тянуло к фрескам, которые находились на пятнадцатиметровой высоте и казались с земли беловато-серой лентой обычного орнаментального обвода.

Нацелив мощный телеобъектив на один из участков обвода, Александр Паунович несколько раз щелкнул затвором фотоаппарата.

На другой день проявил пленку, отпечатал снимки. То, что появилось на фотобумаге, вызвало мировую сенсацию!



Фреска Дечанского монастыря

Югославский журнал «Свет» поспешил сообщить читателям, что фрески Дечанского монастыря, сфотографированные Пауновичем, представляют «полную неожиданность, как для несведущих лиц, так и для специалистов, поскольку сходство рисунков со спутниками очевидно».

Журналисты провели сравнение с тремя первыми советскими спутниками Земли, но, если внимательно присмотреться к фрескам, с этим, пожалуй, они явно поспешили, желая, видимо, поддержать модную тему о космических пришельцах. Что же открылось нашим современникам в деталях древних изображений?

На фреске «Распятие» большая группа людей и ангелы, порхающие в небе. Ангелы закрыли уши руками и в ужасе, будто ослепленные и оглушенные, отшатнулись от необычного для них видения. На лицах людей недоумение, растерянность. Стадное чувство страха согнало их в плотные

группы. Они сгрудились вокруг вооруженных воинов, надеясь на защиту. Но и воины выглядят небоеспособными, оторопевшими.

Да и с кем сражаться: над ними проносятся реактивные летательные аппараты!

Их два. Летят они друг за другом. Резвятся в небе, не обращая внимания на землю.

На втором «пилот», совсем не похожий на традиционного ангела, держит ручку управления самолета-истребительного типа и оглядывается назад. Его машина стремительная, остроносая, на фюзеляже сверкает звездочка аэронавигационного огня. Над пилотом угадывается прозрачный выпуклый колпак. Судя по «реактивным» струям от двигателей, пилот не форсирует их.

В отличие от ведущей машины первая, с овальным носом, дана как бы в разрезе. Пилот сидит правым плечом вперед, и можно предположить, что его вытянутая рука только что двинула до отказа вперед «сектор глаза». О том, что это догоняющий аппарат, свидетельствует и множество ярких «реактивных» струй позади него. Двигатель работает на полную мощь, и скорость такая, что на верхней обшивке фюзеляжа даже виден гребешок пламени, возникший от трения аппарата о воздух.

Эту фреску рассматривали многие современные летчики, и все в один голос утверждали:

– Аппараты шли в паре, один отстал, теперь форсирует

двигатель, пристраивается!

И никто из них не оказал, что это космические объекты.

– По всем признакам – околосемные, – утверждали они.

«В летательных аппаратах святые – в позах пилотов», – отмечает и журнал «Свет». Пилотов, а не космонавтов.

Пусть самолетающие аппараты «околосемные», но каким образом и когда рисунки реактивных самолетов появились на древней фреске? Вспомним историю Дечанского монастыря.

В Югославии, в Косовской Метохии, его начал строить монах ордена Малой братии фра Вита в 1337 году. Со своими помощниками – промастером Джорджем в его братьями Доброславом и Николаем – он строил монастырь восемь лет. А в 1350 году интерьер монастырской церкви расписали многочисленными фресками.

Через 54 года после постройки монастыря для Сербия наступила почти пяти вековая ночь турецкого рабства. Но и при турках Дечаны оставались центром сербской средневековой письменности. Это вызывало гнев поработителей, и они разрушали монастырь, монахов пытали, казнили.

Свободолюбивые сербы как могли оберегали Дечанский памятник архитектуры и живописи, а в шестнадцатом веке произвели работы по реставрации монастыря. Свои знаки на обновленных фресках, настенных росписях, капителях колонн оставили живописцы Лонгин, Срдж и золотых дел мастер Кондэ Вук.

Значит, в XIV или XVI веках в интерьере монастырской церкви художники оставили на память людям рисунки реактивных летательных аппаратов. Они что, видели их? Слышали о них? Или только фантазия водила их искусными руками? Ведь в наше время рисуют «летающие тарелки» и другие необычные сооружения будущего.

Большинство специалистов склонны к предположению: фантазия технически мыслящего рисовальщика с бурным воображением.

Но ведь и фантазия на что-то опирается, обычно на уже достигнутое техническое совершенство своего века. А чем могли блеснуть в авиационном отношении века XIV – XVI! Нет у нас тому никаких доказательств. Нет. Были ракеты, были идеи постройки ракетных «экипажей» с крыльями змеев и без оных, но ничего до нас не дошло вещественно правдоподобного. Правда, в легендах кое-что похожее на рисунки в Дечанах проскальзывает.

Были мнения, что Дечанские фрески фальсифицированы: реактивные аппараты пририсованы позже. Несерьезность таких доводов очевидна, стоит только взглянуть на общую композицию картины. Позже и всеми видами экспертизы было доказано, что фрески древние.

Итак – фантазия?! Но еще раз посмотрите на позу пилота в левом аппарате. Он «работает сектором газа». На верхней части фюзеляжа его машины гребешок пламени или сияния. Посмотрите на правый аппарат. В нем пилот тоже «ра-

ботаает» рычагом. На фюзеляже горит аэронавигационный огонь.

Откуда такие «мелкие» детали известны древним художникам, если сектора и рычаги управления двигателями появились в XIX веке, а габаритные огни на самолетах и околозвуковая скорость, при которой возникает «сияние» на металле (и то при определенных условиях), – детали XX века?

Художники – провидцы? Возможно. Но дотошный исследователь может разглядеть в правом остроносом аппарате и стреловидные крылья, и киль, и даже белую спутную струю от самолета в небе, в темном небе, изображенном на фреске.

Под фреской «Распятие» – в полуовале рисунок «Воскресение Христово». Фактически обе картины – единое целое. И если так, то и в «Воскресении» рука древнего художника затронула авиационную тему: в момент воскрешения Мессия находится внутри своеобразной капсулы с двумя крыльями в верхней части.

Не многовато ли реальных современных деталей в древних рисунках?

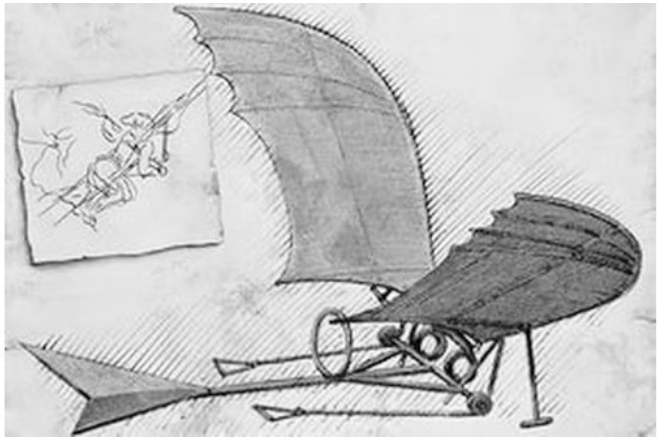
Человек идет к истине через сомнения. В добрый путь!

Дедушка авиации

Шел 1452 год. В поселении Анкиано близ Флоренции молодая безвестная крестьянка родила внебрачного сына, выкормила и, по итальянскому обычаю, передала на воспитание отцу, нотариусу да Винчи. Назвали малыша Леонардо.

Спокойный, добрый Леонардо был на редкость любознательным и, взрослея, показывал отменные способности в учебе, мышлении, рисовании. Икар, сын Дедала, стал его любимым героем. Может быть, поэтому он очень любил птиц, проявлял большой интерес к их полетам.

Полеты живых существ возбуждали в остром, пытливом уме интерес к загадочным явлениям природы, родили мечту – взлететь в безбрежное небо. Талант художника позволил создать не только великие творения живописи, но и оставить потомкам гениальные мысли по естествознанию, механике, архитектуре.



Планер Леонардо

«Блистательный своей наружностью, являвшей высшую красоту, он возвращал ясность опечаленной душе, а словами своими он мог заставить любое упрямство сказать „да“ или „нет“. Своей силой он смирлял любую неистовую ярость и правой рукой гнул стенное железное кольцо или подкову, как будто они были сделаны из свинца, – вспоминает итальянский биограф Джорджо Вазари. – В Леонардо да Винчи сверх телесной красоты... была еще более безграничная прелесть в любом поступке, а дарование его было так велико, что в любых трудных предметах, к которым обращалась его пытливость, он легко и совершенно находил лучшие ре-

шения...»⁵

Посмотрев в мастерской ремесленника на примитивное устройство для обработки металла, он изобрел овальный патрон для токарного станка.

Чтобы облегчить труд прядильщиц, суконщиков, скорняков, построил прялку, машину для выделки специальных иглолок, приспособление для стрижки сукна.

«Рождение цыплят достигается при помощи печей», – записал он в памятной книжке, подав, таким образом, мысль о создании инкубатора.

Видя, как тяжело приходится кузнецам с допотопными клещами, молотками и молоточками при отковке сложных вещей из металла, придумал для них новые инструменты.

Чтобы принести людям еще большую радость и веселье в дни праздников, он нашел способ «зажигать огонь в зале», то есть фейерверк. Сделал приспособление, чтобы жарить мясо ровно и быстро.

Сенсацией XV века стало изобретение Леонардо да Винчи способа хождения по воде – на водных лыжах с палками-поплавками в руках. Теперь не только боги, но и простые смертные могли переходить реки!

Ученые нашего времени подсчитали, что великий итальянец от рождения до смерти мог получить информации в три раза меньше, чем рядовой студент университета сегодня. Это не совсем верно, потому что его университетом была

⁵ Нардини Бруно. Жизнь Леонардо. М., 1978г.

многообразная, многоликая ЖИЗНЬ НАРОДА, а он – прилежным талантливый учеником.

Интерес к науке и технике у Леонардо был неиссякаем. Работоспособность огромнейшая. Если бы он мыслил и трудился только по 12 часов в день, то, кажется, не смог бы сделать и половины того, что оставил в наследство человечеству. А это сотни идей, сотни изобретений, десятки открытий мирового значения; загадочная, волнующая улыбка красавицы Джоконды, оставленная вечности на полотне, и гениальное творение «Тайная вечеря», написанное на стене трапезной монастыря Санта Мария делле-Грацие; конная статуя из меди, исполненная в память Людовико Скорцы, и много других художественных произведений.

Только рукописных страниц научного и технического содержания Леонардо оставил после себя более семи тысяч. Если бы он писал по страничке в день, то только на это ему потребовалось около двадцати лет жизни.

«Он был до такой степени исключителен и всеобъемлющ, что по справедливости можно было назвать его чудом природы», – писал в «Краткой биографии Леонардо да Винчи» флорентийский Аноним в 1520—1540 годах.

Леонардо выявил условия сопротивления и трения в жидкой среде; исследовал падение тел по наклонной плоскости и центр тяжести пирамид; написал трактат о законах трения и предложил сделать прибор, «чтобы видеть Луну большой», опередив создание зрительной трубы Галилеем на целый век.

Дал чертежи многих приборов, динамометра например. Разработал чертежи ламп с двойным притоком воздуха...

Удивительный человек! Тем более удивительный, что с необычной серьезностью к делу в нем уживалась ребячья любовь к тайнам, тяга к мистификациям и загадкам.

Ну как назвать то, что свой автопортрет в возрасте 35—40 лет он «прятал» на своих картинах в группах многочисленных рисованных людей? Только во второй половине XX века компьютер помог ученым разгадать «загадку Леонардо», найти его авто изображение.

А попробуйте прочесть написанное Леонардо. Еще юношей он выработал тайную форму письма: справа налево, левой рукой. Текст можно читать только с помощью зеркала. Нет его под рукой – не разберешь! «Зеркальный текст» он перемежал обычной записью. Тут уж зеркало, наоборот, мешало. Вставлял между слов цифры, формулы, только ему известные знаки.

«Здесь есть все: физика, математика, астрономия, история, философия, новеллы, механика! Словом, это – чудо, – радовался итальянец Либри, работавший над рукописями Леонардо, и тут же сокрушался: – Но написано навыворот так дьявольски, что не один раз я тратил целое утро, чтобы понять и скопировать две или три таких странички».

Так же мучились и с одним рецептом в испанских рукописях Леонардо да Винчи, а когда разобрались, то оказался

он рецептом смазочного металлического сплава, состоящего из трех частей меди и семи частей олова. Сенсация! Такой сплав запатентовал Айзек Баббит в 1839 году, и он получил затем широкое распространение в подшипниках под названием «баббит».

Леонардо не прочь был и зло поиздеваться над профанаторами в науке и технике. Но даже это принесло ему всемирную славу. «Смеется тот, кто смеется последним» – чтобы стать «последним», он, например, доказал и вынес справедливый приговор тем, Кто пытался построить вечный двигатель.

«Стремление создать вечное колесо – источник вечного двигателя – можно назвать одним из бесполезных заблуждений человека, – писал он в трактате. – На протяжении многих столетий все, кто занимался вопросами гидравлики, военными машинами и прочим, тратили много времени и денег на поиски вечного двигателя. Но с ними происходило то же, что и с алхимиками: всегда находилась какая-нибудь мелочь, которая якобы мешала успеху опыта. – И уже с юмором Леонардо заключает: – Моя небольшая работа принесет им пользу: им не придется больше спасаться бегством от королей и правителей, не выполнив своих обещаний».

В ясную погоду, широко и неторопливо шагая, Леонардо любил ходить ко рвам Миланской крепости. Там он простаивал часами, наблюдая, как летают стрекозы, как падают

с зубцов крепостных стен стрижи. После одной из таких прогулок записал в блокнот:

«Птица – инструмент, сделать который в человеческой власти...» К радости исследователей истории авиации, сохранилось 14 листиков из трактата «О летании птиц», где Леонардо да Винчи поставил себе первоочередную задачу: «В первой книге определить природу сопротивления воздуха».

Рукописному труду предшествовали многочисленные наблюдения и опыты. Как падает тело, как оно движется в воде, как ведут себя доски, наклонно движимые в воздухе, – всё это интересовало пытливого исследователя. Летит стрела, клубится пыль за скачущей лошадью, кипит бурун перед носом плывущего судна, парение орла и стремительный лет ласточки – всё останавливало взор Леонардо да Винчи, заставляло думать.

Подметив, что судно, плывущее более широкой частью вперед, при равной силе ветра в парусах движется быстрее, чем плывущее вперед острой частью, он вывел закон сопротивления движению, который начали применять к воздушным судам только в XX веке. Этим законом великий мыслитель и экспериментатор посрамил гений Ньютона, создавшего двумя веками позднее формулы определения сопротивления жидкости, но оставившего без учета форму тела.

Стремясь к полету, Леонардо да Винчи спроектировал искусственные крылья для человека. Посмотрите на них –

здесь предусмотрено все основное, что составляет каркас крыла современного самолета: лонжероны, нервюры, стрингеры, обшивка. Обладая недюжинной физической силой, он думал удержать их в руках, взмахнуть ими, как птица.

Построил он крылья? Испытал?

Зная его одержимость в достижении поставленной перед собой цели и прочитав в его блокноте запись: «...эту машину надо испробовать над озером, и лучше опоясаться длинной кишкой, наполненной воздухом, чтобы не утонуть при падении», можно предположить, что ДА, испытывал. Мускульной силы даже его могучих рук, конечно, не хватило. Тогда он попробовал сделать раму и приводить крылья в действие ногами, в лежачем положении, предусмотрев специальные пружины, аккумулирующие механическую энергию человека.

Видимо, и этот вариант не удовлетворил Леонардо да Винчи.

«Я решил, что стоять на ногах лучше, чем лежать плашмя, – через века делится с нами изобретатель, – ибо прибор никогда не может перевернуться вверх ногами, а вместе с тем этого требует привычка, создавшаяся в результате длительного упражнения. Подъем и опускание при движении [крыльев] будут производиться опусканием и поднятием обеих ног, это дает большую силу, а руки остаются свободными. Если же тебе пришлось лежать плашмя, то ноги, в берцовых суставах, сильно уставали бы,

держась в таком, положении».

... Вот он кладет на спину загнутый в форме вьючного седла стержень, а руками берется за его концы. Его талию обхватывает полупояс. На обоих концах седла находится по блоку, через которые пропущены веревки со стремянами на концах. Леонардо ставит ноги в стремяна, которые служат для опускания крыльев. Ноги полусогнуты. С какой-то возвышенности Леонардо бросается в воздух. И... парит. Но это мгновение. В следующую секунду его тянет к земле. Крылья сами идут вверх. Руками не удержать. Тогда он распрямляет ноги и совместными усилиями рук и ног опускает крылья, опирается ими о воздух... Ослаблены мышцы – снова крылья идут вверх, парашютируя, скользя по отлогой прямой...

Некоторые историки убеждены, что «Леонардо да Винчи... пытался летать, но кончилось это плохо».

В городе Фьезоле до сих пор говорят о верном помощнике великого изобретателя, искусном механике Томмазо Мазини да Перетолла по прозвищу Заратустра, который сказал: – ...Я полечу по небу!⁶

Разогнался с голой вершины горы Чечеро и на крыльях Леонардо взмыл в воздух. Но летал ли он на аппарате с машущими крыльями или с неподвижными, который, по мнению Леонардо, мог бы «парить в воздушных струях», неизвестно.

Не только Леонардо да Винчи думал о машущих крыльях

⁶ Нардини Бруно. *Жизнь Леонардо*. М., 1978г.

в XV веке. Его современником являлся русский «смерд Никитка, боярского сына Лупатова холоп», изобретший «летающую машину с деревянными крыльями наподобие птичьих». Пробовал быть хозяином неба аббат Джон Дамиан, любимец шотландского короля Якова IV. Хвастливый аббат даже вызвался совершить перелет из Эдинбурга во Францию. Велел сделать себе пару крыльев, привязал их к рукам и бросился со стены замка. Но аббату не удалось даже парение: он сразу упал на землю и сломал ногу. Однако Дамиан – кстати, земляк Леонардо да Винчи – нашел, что сказать в оправдание:

– Дурье! – кричал он на мастеров, гримасничая от боли. – Я приказал использовать перья орла, а вы в крылья напихали несколько куриных! В то время как первые стремились унести меня ввысь, вторые по природе своей стремились к навозной куче, где когда-то были куры!

«Научность» доказательств Дамиана лишь подчеркивает серьезность работ Леонардо в этой области. К тридцативосьмилетнему возрасту он составил себе вполне выработанные представления о полете, открыл механизм полета птиц, дополнив свое открытие указанием на весомость воздуха и его свойства в связи с вопросами летания.

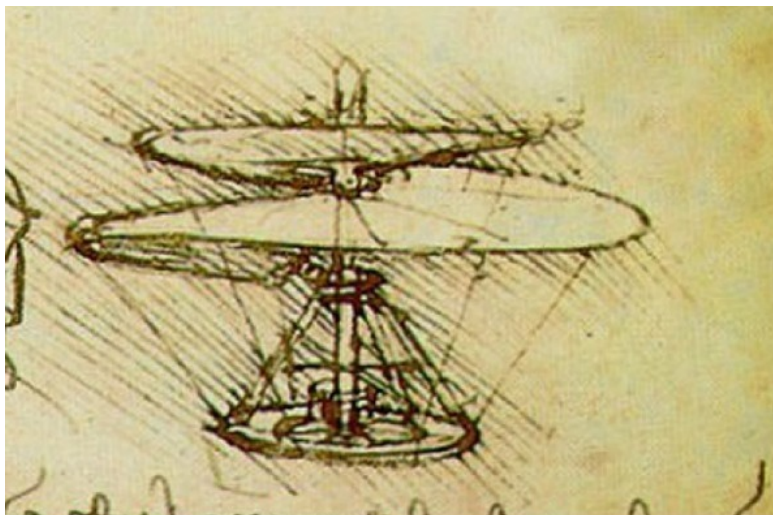
Он «продувал» модели летательных аппаратов в гидроканалах и дымовых трубах, в них же проводил визуальные и весовые испытания предметов с разными геометрическими формами, определяя для летательных аппаратов наибо-

лее рациональные аэродинамические формы.

На страницах его записных книжек рядом с рисунками птиц – крылатые люди, летающие кресла.

В конце концов, Леонардо сочленил крылья с остовом, в котором человек должен сидеть и производить «летание инструментальное», то есть лететь с помощью машины. Это уже прообраз будущего самолета! Притом принцип отклонения, управляющих органов в наших самолетах остался таким же, как в системе управления орнитоптером Леонардо да Винчи.

И еще два простеньких на вид эскиза оставил истории гениальный Леонардо как предвидение далекого будущего.



Вертолёт Леонардо

На первом рисунке изображена машина с двумя винтовыми поверхностями на вертикальном валу. Ясно, изобретатель хотел получить подъемную силу за счет вращения крыльев. Это – идея геликоптера, созданного в наш век.

На другом эскизе – парашют. Леонардо да Винчи не назвал полотняный шатер в виде четырехгранной пирамиды парашютом, но в примечании указал его размеры, написав: «Палатка может служить для безопасного спуска человека по воздуху с высоты».

Сейчас в Копенгагене найдена фламандская рукопись 1325 года, в которой есть эскиз подобной же конструкции, но эта находка не умаляет, несомненно, собственной идеи Леонардо да Винчи.



Парашют Леонардо

К сожалению, человечество на много веков забыло о работах Леонардо. Лишь в 1881 году француз Шарль Маллиен издал некоторые рукописи, хотя биограф Вазари напомнил миру о великом человеке за сорок лет до первой публикации Моллиена. А трактат «О полете птиц» три века лежал под спудом, потом переходил из рук в руки нераскрытым, пока не попал в Париже к русскому меценату Федору Сабашникову. Прочитав трактат, Сабашников поразился:

– В пятнадцатом веке уже существовал проект устройства,

на триста лет предвосхитивший парашют Ленормана!

В 1893 году Федор Сабашников, не выезжая из Парижа, опубликовал трактат, а подлинник великодушно подарил родине знаменитого Леонардо – городу Винчи.

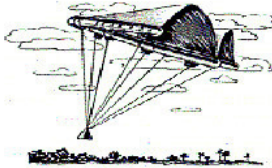
Теперь каждый энтузиаст авиаций знает и помнит вещице слова «дедушки», сказанные задолго до того, как человек смог уйти в вольный полет:

«И направит человек свой первый полет на хребте гигантского Лебеда, наполняя Вселенную изумлением и славой».

Шестидесяти семи лет от роду Леонардо да Винчи умер вдали от родины во французском замке Сен-Клу, окруженный маленькой группой друзей и слуг. Удивительный человек, универсальный гений, чудо природы теперь уже только с портретов смотрит на мир. Его взгляд не менее загадочен и вечен, чем улыбка его Джоконды...

В пятидесятых годах нашего века профессор исследовательского центра «Ланглей» Френсис Рогалло, изучая наследие Леонардо да Винчи, решил: *«Надо построить крылья Леонардо из современных материалов, на уровне последних технических возможностей!»*

Построил и запатентовал «змей Рогалло».



Змей Рогалло

Таким образом, через пятьсот лет крылья Леонардо превратились в настоящий аппарат, сделанный из дюралевых трубок, плотной ткани дактрон, с подвесной системой, напоминающей парашютную. Его назвали дельтапланом, так как крыло в плане выглядит как греческая буква дельта. На крыльях Леонардо да Винчи, жизнь которого во многом остается еще не разгаданной, летают сегодня более ста тысяч человек во всем мире.

Туман

Лондон взбудоражен слухами, выползшими из королевских покоев: завтра в небо поднимется человек на механической птице!

Сутки пролетели. Теперь уже сегодня...

К верхушкам деревьев в Гринвич-парке прилипли серые ошметки «мокрогубого», как говорят лондонцы, тумана. Ранним летним утром туман поселил в парке призрачные сумерки. Лишь в двадцати шагах можно разглядеть черные стволы, отяжелевшие листья; клонясь, они роняют водяные капли. Плащи, капюшоны, накидки, блузы собравшихся в толпу людей влажны.

Толпа глазела на необыкновенную «птицу», распластавшую самодельные крылья над зелено-пепельной травой большой поляны. Волны тумана медленно катились через нее, то скрывали, то вновь проявляли «птицу», и казалось, она повисает в воздухе и вновь опускается.

– Дьявол! Дьявол! Чур, чур, меня! – крестясь, шептала завернутая в тряпье старуха, округляя непослушные из-за тяжелых век выцветшие глаза.

У «птицы» голова с клювом, нарисованные круглые очи, кожаные крылья с бахромой из перьев, тело в перьях, гибкий хвост. А сбоку тела и под хвостом шесть труб – четыре из них смотрят на людей, как дула огромных мушкетеров.

– Потрогать бы ее! – подмигнув своим товарищам, говорит улыбочивый молодой ремесленник с оголенной до пупа грудью, и те хохочут.

Но к «птице» подойти нельзя, она в кольце стражи. Угрюмо стоят королевские гвардейцы, не подпуская никого к себе на длину острой шпаги. А за их спинами беспокойно, широко шагает взад-вперед невысокий человек в чудном наряде: мягкая шляпа без полей туго ссунута на брови, обрезанная по колени черная монашеская сутана свободно болтается на узких плечах, под нею желтый колет из буйволово́й кожи. Сильные икры кривоватых ног обтянуты грубо сшитыми чулками из козлиной кожи. Под сутаной угадывается рукоять кинжала или стилета. Всем ведомо его имя – Андреа Гримальди Воландэ, потому что в толпе и вблизи стражников снуют вездесущие, всезнающие и болтливые репортеры печатных листков.

Один из них подходит к стражнику совсем близко, и острое шпаги мгновенно упирается ему в грудь:

– Назад!

– Всего лишь пару вопросов досточтимому Гримальди! – возмущается репортер. – Я представитель газеты «Лейденский пятничный вестник»!

Тотчас поднимаются еще несколько обнаженных шпаг: это к кольцу стражи подступили коллеги смелого газетчика.

Гримальди подошел:

– Слушаю вас.

– Твердо ли считаете, что ваше изобретение поднимется в воздух?

Под густыми бровями Гримальди вспыхивает веселый огонек, но быстро гаснет.

– Оно уже перелетело Ла-Манш! – гордо отвечает он, и по кельтскому акценту можно догадаться, что он уроженец Сардинии или Северной Италии.

С минуту репортеры и подступившие поближе любопытные из толпы рассматривают его лицо, сухое, смуглое, с резкими очертаниями чувственного носа и узкими губами большого рта.

– Какие силы поднимут вашу птицу в небо?

– Часовой механизм и чудодейственная сила ртути. Миндалевидные глаза изобретателя светятся, как агаты, губы кривятся в усмешке. – И божья помощь!

– Не попахивает ли это ересью? – бросает вопрос кто-то из толпы.

Гримальди вздрагивает. Знобко, сыро в парке! Быстро уняв дрожь, он скользит взглядом по толпе и встречается с горящим ненавистью взором низенького толстого монаха в коричневой сутане, его лицо кругло, рыхло, с мягкими брылями щек, а цепкие руки в черных перчатках перебирают четки. Рядом с ним детина в сером плаще, из-под которого выпирают ребра стального испанского панциря.

– Вы не ответили на вопрос! – верещит тот же голос. – *«Если проповедь и убеждения оказываются недействительны-*

ми, если неверующие упорно отказываются принять учение церкви в его целом или частях, то этим они создают соблазн для других и угрожают их спасению. Таких следует удалить из общества верующих, сперва посредством отлучения от церкви, а потом – и посредством тюремного заключения или сожжения на костре» – так гласит наставление римской курии. Вы не забыли его?

– Ну что ты мелешь, брат! – останавливает его первый репортер. – Ты сам забыл об Аахенском мире и о том, что мы живем в эпоху Просвещения. Ведь сейчас 1751 год!

Говоря так, газетчик имел в виду заключенный между европейскими странами мирный договор в Аахене, после которого наступил период покоя, так называемая эпоха Просвещения, – отменялись устаревшие церковные и феодальные привилегии, преобразовывалось законодательство и централизовывалась власть. Это принудило итальянского короля Климента XIV к уничтожению иезуитов.

– Слепец! – огрызнулся монах. – Власть папы без веса и меры вечна! Апостольские легаты – исполнители воли священного трибунала инквизиции – повсюду! – И он исчез в толпе, как мышь в подполье.

Гримальди резко повернулся и, не отвечая на сыпавшиеся вдогон вопросы репортеров, побрел к своей «птице». Стащил с головы шляпу без полей – будто ему стало жарко, – и прибежавший с севера, с берегов Темзы, ветерок пошевелил его редкие волосы.

Ветер с реки набрал силу, туман, двигаясь на юг, поднимался. Ярче проступала зелень Гринвич-парка, одного из загородных парков великого Лондона.

В группе блестящих молодых джентльменов с поникшими от сырости плюмажами на широкополых шляпах и их дам, выглядывавших из окон карет, горячо, с жестикуляцией, дебатировался вопрос: «Кто он, этот таинственный Андреа Гримальди Воландэ?»

«Беглый из Италии простой монах», – говорили одни. «Нет, – возражали им, – выходцу из черни не под силу „изобретение века“. Гримальди – отпрыск весьма древнего и знатного рода князей Монакских, мужская линия которых угасла в 1731 году, а итальянская ветвь – Воландэ – пришла в упадок». – «Позвольте! – восклицали третьи. – Нам доподлинно известно, что Андреа Гримальди родственник Франческо Гримальди, иезуита, известного математика и физика, преподавателя иезуитской коллегии в Болонье!»

Туман, туман...

Уползал туман на юг к бляйхитской дороге. Остатки его над парком растопило солнце. Обсыхали полупрозрачно-матовые крылья «птицы». Гримальди заменял рояльную струну, поддерживающую левое крыло: она оказалась с зазубринкой, надкушенная. Менял, а в памяти стояли глаза-угольки толстого монаха с черными четками и верзилы в стальном панцире под плащом.

Все громче и громче малиновый звон колокольных. Из се-

верной аллеи вынырнули всадники королевского эскорта. За ними – золоченые кареты с гербами. Из первой вышел король Георг II. К нему присоединился его сын герцог Кумберлэдский и первый пэр королевства архиепископ Кентерберийский.

Для его величества и свиты стража очистила в толпе проход. В дальнем конце его ждал король коленопреклоненный Андреа Гримальди. За его спиной – пока неподвижная, гордая «птица».

Подойдя ближе, Георг II величественным движением руки поднял с колен изобретателя.

– Оч-чень забавно!.. Показывайте! – сказал король...

* * *

Когда заходит речь о первенстве в покорении Пятого океана, англичане вытаскивают свои средневековые хроники и уверяют, что небо Британских островов держало воздушный корабль еще в 1123 году, во времена короля Генриха I по прозвищу Ученый. Как написано в летописи, именно в этом году над Лондоном появился воздушный корабль, похожий на морское судно, и бросил якорь в центре английской столицы. По веревочному трапу из корабля спустились люди. Лондонцы, посчитав их посланцами дьявола, схватили и утопили в Темзе. Оставшиеся в корабле обрубали якорный канат и стремительно взмыли к облакам. Больше «чуд-

ной корабль» никто не видел.

Италия гордится своим ученым, иезуитом Франческо Лана, который предложил в 1670 году летающее судно в виде половинки скорлупы грецкого ореха, подвешенного к четырем медным пустотелым шарам, из которых выкачан воздух. В Бразилии чтут Бартоломео Лоренцо, строившего воздушное судно, даже будто поднимавшееся в воздух при сжигании горючих материалов.

В Португалии уверяют, что это происходило в Лиссабоне 8 августа 1709 года.

Французы считают, что первенство в попытке осуществить аэростатический подъем принадлежит им, поскольку их епископ профессор философии Гильен в 1735 году опубликовал брошюру, в которой излагал идею постройки воздушного корабля с оболочкой, наполненной воздухом, взятым из высоких слоев атмосферы. Гильен писал: корабль будет «более обширный, чем город Авиньон, и высотой с добрую гору», и поднимать он сможет четыре миллиона людей и полмиллиона тонн товаров и багажа!

Поистине грандиозные инженерные аппетиты, помноженные на беспредельное честолюбие.

Со скидкой на фантазию летописцев допустим, что подобное было. Но вот сведения о полетах итальянского монаха Андреа Гримальди Воландэ, совершенных в Лондоне, в «благословенные дни Аахенского мира» между Англией и Францией, заставляют подумать о реальности опыта.

Вот как описал машину Гримальди корреспондент газеты «Лейденский пятничный Вестник» в номере от 21 октября 1751 года:

«В машине, на которой Андреа Гримальди Воландэ в течение одного часа может сделать семь миль, установлен часовой механизм, ее ширина 22 фута, она имеет форму птицы, тело которой состоит из соединенных между собой проволокой кусков пробки, обтянутых пергаментом и перьями. Крылья сделаны из китового уса и кишок. Внутри машины находятся тридцать своеобразных колесиков и цепочек, которые служат для спуска и подъема гирь. Кроме того, тут употреблены в дело шесть медных труб, частично заполненных ртутью. Равновесие сохраняется опытно-стью самого изобретателя. В бурю и в тихую погоду он может лететь одинаково быстро. Эта чудесная машина управляется посредством хвоста длиной в семь футов, прикрепленного ремнями к ногам птицы. Как только машина взлетит, хвост направляет ее налево или направо, по желанию изобретателя.

Часа через три птица опускается плавно на землю, после чего часовой механизм заводится снова. Изобретатель летит постоянно на высоте деревьев.

Андреа Гримальди Воландэ один раз перелетел Ла-Манш из Кале в Дувр. Оттуда он в то же утро полетел в Лондон, где говорил с известными механиками о конструкции своей машины. Механики были очень удивлены и предложили по-

строить до Рождества машину, которая могла бы летать со скоростью 30 миль в час...»

Прочитав о кишках, колесиках и цепочках, трубах, заполненных ртутью, можно сразу же отмахнуться и сказать: чепуха! Кстати, так и сделали многие историки. Они игнорировали много интересных подробностей. Так, например, лондонский корреспондент русской газеты «Московские ведомости», описывая машину Гримальди примерно так же, как и английский журналист, уточняет, что *«крылья сделаны из кошачьих кишок и рыбных костей, китовыми усами покрытых... Машина хвостом длиною в семь футов склоняется и управляется... распространением крыльев на правую и на левую сторону движения...»* Он вспоминает о «ходячих валиках» и «поддувалах».

О «птице» Гримальди писали многие газеты мира, не перепечатывая друг у друга текст, а подавая его с различными подробностями.

Кроме газетных статей есть еще два документа о сенсационном полете: в Италии хранится письмо из Лондона, которое подтверждает полет, а во французском городе Лионе хранится документально заверенное тремя академиками научное исследование «птицы», где признается, что *«отец Гримальди удачно совершил полет из Кале в Дувр в 1751 году»*.

Поверить трудно, но от документов и публикаций отмахиваться не следует, имея в виду, что в те времена (да и в дру-

гие тоже!) сущность своих изобретений люди держали в глубочайшей тайне, а чтобы подольше удержать секрет, дезинформировали любопытных, рассказывая им небывальщину вроде «кишок», «гирек», «ртути».

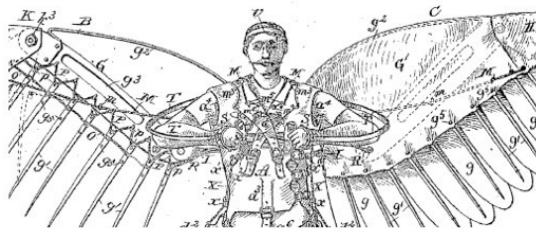
Да и небывальщина ли это?

Давайте попробуем заменить все малопонятные слова и выражения из лексикона давнего английского журналиста на более приемлемые и понятные нам: «часовой механизм», например, заменим словом «двигатель» – так оно и есть! Из «кишок» крылья сделать нельзя, но возможно обтянуть каркас, склеенный из пластинок китового уса, тонкой пленкой, выделанной из кишок какого-нибудь животного. Этот материал получил в XVIII веке название «бодрюш» и употреблялся для изготовления воздушных шаров.

Поразмыслив о том, для чего медные трубы частично заполнены ртутью (а значит, ртуть в них, управляемых человеком, может переливаться из одного конца в другой), посчитаем, что это своеобразный прибор для изменения центровки аппарата и управления им: перед взлетом трубы наклоняются к хвосту и создается кобрирующий момент, облегчающий взлет; в полете трубы ставятся горизонтально, и центровка изменяется на более переднюю; наклон труб вперед создаст момент пикирующий, даст возможность аппарату снижаться.

Нет ничего необычного и в том, что «птица» Гримальди была обклеена птичьими перьями. Еще в 1590 году «Ги-

дотти Павел, живописец, резчик и архитектор, родившийся в Лукке, сделал крылья из китовой кожи, покрыл их перьями, и, к телу принаровив ниже рук, он полетел с высокого места и летел на четверть мили...» Так сообщает А. Родных в книге «Птицекрылые машины», ссылаясь на старинный исторический словарь. В этой же книге утверждается, что и после Гримальди изобретатели использовали для своих крылатых конструкций птичьи перья. В 1872 году известный конструктор француз Адер *«построил орнитоптер совершенной работы и изящной конструкции. Он представлял собою подобие большой птицы... пропорциональной во всех своих частях и покрытой искусственными перьями. Каждое перо состояло из центрального прожилка, сделанного из гибкого дерева, с исходящими от него по бокам птичьими перьями. Эти большие перья были расположены так же и в том же числе, как у птицы, послужившей образцом; даже сочленения были такие же, как у птицы, вплоть до последнего суставчика».*



Орнитоптер

Гидотти, Гримальди, Адер и многие другие увлеченные полетом люди просто верили природе, создавая рукотворных «птиц», а советский ученый Т. Л. Бородулина подтвердила мудрость природы. Опытным путем она установила, что шероховатость улучшает аэродинамические свойства поверхности. Хотя перья плотно прилегают друг к другу, все-таки они образуют бороздчатую поверхность. В ворсинках перышек «застревают» частички воздуха, образуя своеобразную смазку. В полете встречные потоки воздуха, обтекая крыло птицы, скользят не по перьям, а по тонкому воздушному слою, который в них «застрял». Происходит как бы трение воздуха о воздух, а оно намного меньше, чем трение воздуха о сколь угодно гладкую поверхность.

Так что, видимо, не зря Гримальди фюзеляж своей «птицы» обклеил перьями: это дало ему возможность использовать маломощный двигатель.

Какой же движитель стоял на аппарате хитроумного монаха?

На это нет указаний, кроме упоминания о «часовом механизме». Если бы аппарат был подвешен к воздухоносному баллону, то уж «пузырь» бы газетчики заметили. Если бы аппарат имел воздушный винт, о нем бы, а не о птичьем клюве написал журналист. Если бы аппарат был построен как птицелет, то машущие крылья непременно привлекли бы

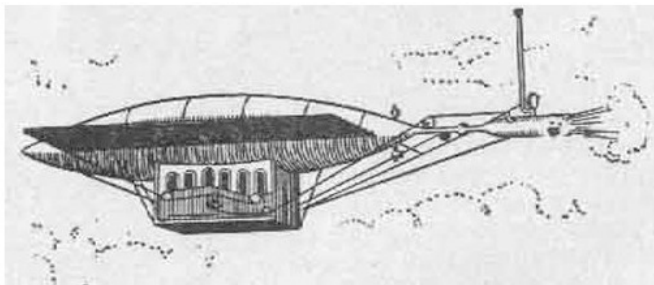
внимание. В газетах дружно и в разных вариантах обыгранны «трубы» и «поддувала». Труб было «употреблено в дело шесть». Все ли они заполнены ртутью? Этому авторы статей видеть не могли. Для регулировки центровки вполне хватило бы и двух. А остальные?

Они могли являться выходными трубами двигателя реактивного действия.

В то время люди уже использовали принцип реактивного движения, пуская ракеты, «огненные хвостатые змеи» на праздниках и в боевых действиях. Это можно предположить еще и по косвенным деталям в описаниях. В итальянском письме говорится: «Птица бежала быстро, за хвостом черная пыль». А ведь взлет происходил в парке, с поляны, засаженой густой травой! А «поддувала» в статье московского корреспондента, помните? Кстати, в конце того же XVIII века в книге под заглавием «Очерк искусственного полета в воздухе» описал собственный проект птицекрылой машины с реактивным двигателем изобретатель Жерар.

Какое топливо и как использовал Гримальди?

Сообщение лондонского и других корреспондентов газет о наличии часового механизма и труб в аппарате Гримальди невольно заставляют вспомнить проект дирижабля американского инженера Бэтти.



Ракетный дирижабль Бетти 1893 год.

Дирижабль оснащался реактивным двигателем прямой реакции. Реактивная сила возникала при сгорании пороховых шариков, подаваемых автоматически в камеру взрыва. Запас шариков находился в специальной кассете, и подавались они в двигатель-трубу часовым механизмом.

Бэтти опубликовал проект реактивного дирижабля в 1890 году, но в рассказе о нем с юмором обронил: «... я только качественно отработал замысел древнего мандарина». Он имел в виду китайского чиновника Ван-Гу, более двух тысяч лет назад изготовившего два больших змея с сиденьем между ними. К сиденью Ван-Гу прикрепил сорок семь ракет, сорок семь прислужников должны были одновременно поджечь все ракеты. Но по какой-то причине одна из ракет взорвалась раньше, чем было нужно, и подожгла другие ракеты. Вспыхнул пожар. Сгорел аппарат и сам изобретатель.

Андреа Гримальди по мысли «поместился» между Ван-Гу, другими ранними экспериментаторами и Бэтти, по инженерному исполнению он намного ближе к Бэтти, а может быть, Бэтти к нему.

Попробуем устранить и противоречия в статье английского журналиста. Он пишет, что машина Гримальди могла пролететь в течение часа 7 миль, то есть скорость ее не превышала 12—13 километров в час. Вряд ли такая скорость достаточна для удержания в воздухе даже наилегчайшего крылатого аппарата. Но дальше в газете упоминается о перелете Гримальди через Ла-Манш из Кале в Дувр (45 км!) и в «то же утро» из Дувра в Лондон (110 км!). Если аппарат, по утверждению журналиста, мог держаться в воздухе только 3 часа, то при скорости 12—13 километров в час Гримальди не рискнул бы лететь через Ла-Манш даже с попутным ветром. Значит, скорость его аппарата была больше: учитывая перелет из Дувра в Лондон, порядка 30—40 километров в час, то есть миль 17, а не 7. Это уже реально. Тем более что дальше журналист пишет: «В бурю и в тихую погоду он может лететь одинаково быстро». А лондонские механики предложили изобретателю усовершенствовать машину по скорости до 30 миль в час (55 км/час).

Теперь давайте попробуем на сообщение газеты «Лейденский пятничный Вестник» взглянуть глазами современного, компетентного в авиации журналиста и перепишем заметку, используя знания истории и техники наших дней и логиче-

ские рассуждения. Она могла бы прозвучать так:

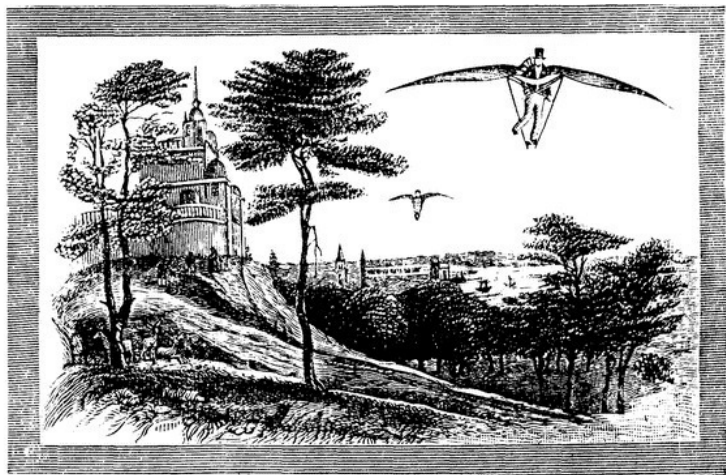
«В машине... установлен пороховой двигатель, ее размах крыльев 6—7 метров, она имеет форму птицы, фюзеляж которой состоит из соединенных между собой проволокой кусков пробкового дерева, обтянутых пергаментом и оклеенных перьями. Крылья сделаны из пластинок китового уса и обтянуты гонкой пленкой из кишок. Внутри двигателя можно рассмотреть тридцать своеобразных колесиков и цепочек... Кроме того, для регулировки центровки тут употреблены в дело медные трубы, как сообщает изобретатель, частично заполненные ртутью. Равновесие сохраняется опытностью самого изобретателя... Эта чудесная машина управляется посредством хвоста длиной более двух метров, поворачивающегося при помощи ремней, прикрепленных к ногам птицы. Как только машина взлетит, хвост направляет ее налево или направо, по желанию изобретателя.

Часа через три птица опускается плавно на землю, после чего двигатель заводится снова. Изобретатель летит постоянно на высоте деревьев...»

Последняя строка очень реальна: или «птица» не могла взлететь выше, или изобретатель не решался на более высокий подъем из-за недостаточной прочности аппарата или слабой профессиональной подготовки.

Рисунка «птицы» Гримальди не сохранилось. Так летала ли она? Может быть, это очень искусная документальная

подделка для истории? Но тогда почему бы не нарисовать её?



Английская гравюра» Полёт силой собственных мускулов»

Кроме перечисленных доводов и сохранившихся документов, доказательств ее полета нет. И в то же время неплохо бы вспомнить, что на Международной выставке-1976 в Федеративной Республике Германии летали странные конструкции. Там поднималась в воздух деревянная кровать, снабженная пропеллером. Летающий уют, сделанный одним американским моделистом, достиг скорости 50 километров в час. Совершила полет и обыкновенная грузовая тачка.

А у «птицы» Гримальди все-таки были крылья!..

* * *

...Через несколько дней окраинные лондонцы видели в Гринвич-парке пожар. Горело что-то недолго, но ярко.

И прополз слух, что в одной из канав трущоб Айлингтона найден труп мужчины в укороченной сутане и желтом колете. Колет меж лопаток трижды пробит чем-то острым. На поясе убитого не тронут мешочек с фунтами, лирами и скудо.

Официально признаны

*...Скорее приготовь
побольше шелковой материи,
веревков, и ты увидишь
одну из удивительных
в мире вещей...*

Из записки Жозефа Монгольфье брату Этьену

По провинциальному городку Аннонэй, расположенному на юге Франции возле города Лиона, усиленно расплзался слух о том, что сыновья владельца бумажной фабрики Жозеф и Этьен Монгольфье погнались с нечистой силой и занимаются колдовством: они-де запускают в небо круглое огненное чудовище и сами поднимаются на нем.

Слухи не были пустой болтовней, только слегка преувеличивали происходящее. В 1782 году братья Монгольфье действительно попробовали запустить в воздух шар с оболочкой из бумаги, который, отделившись от земли, сторел. Сами же изобретатели ни в этот раз, ни позже не решались подняться на своем «пузыре-облаке» в небо.

Но слухи усиливались, обрастая такими жуткими подробностями, что всей семье Монгольфье становилось не по себе. И решили братья положить конец пересудам, показать людям изобретенное ими «чудище».

5 июня 1783 года городок Аннонэй гудел, как потревожен-

ный пчелиный рой: жители готовились пойти к назначенному времени на площадь, посмотреть, как «пузырь» Монгольфье «словно пылинка взлетит и будет плавать в воздухе».

Когда же, придя к месту запуска «чудовища», зрители увидели всего лишь огромный, обмятый с боков, сшитый из холста, обклеенного бумагой, мешок, подвешенный выше трехэтажных домов, они были разочарованы, и в адрес изобретателей посыпалось немало насмешек и не совсем приличных острот.

Братья Монгольфье не торопились. Они развели под мешком огонь и стали подбрасывать в него шерсть и мокрую солому. Дым шел в отверстие, окольцованное обручем в низу мешка. «Чудовище» стало надуваться, полнеть и наконец, превратилось в громадный шар, слегка вытянутый по высоте. Помощники братьев еле удерживали его за веревки.

– Пускайте! – скомандовал Этьен.

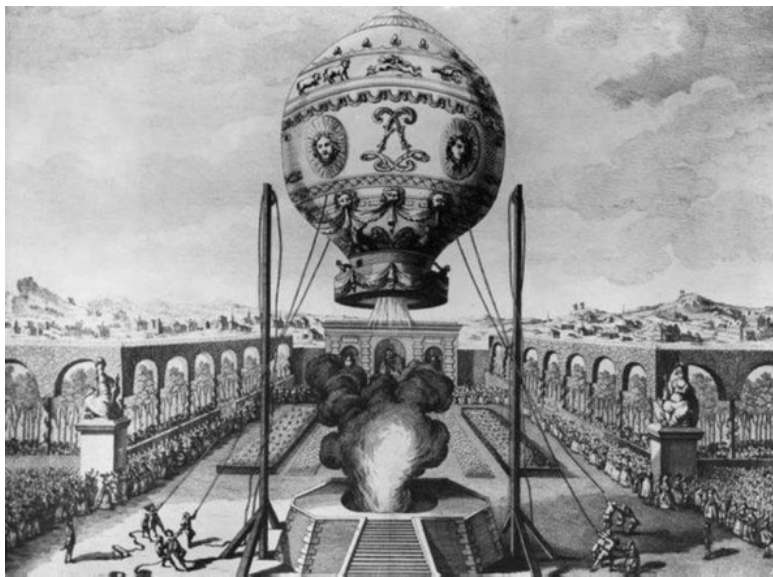
Шар взмыл в небо.

Минут за десять он поднялся почти на двухкилометровую высоту, и слабенький ветер отнес его недалеко в сторону, где он благополучно и приземлился.

Монгольфье составили официальный протокол, засвидетельствовавший подробности полета, скрепили его подписями должностных лиц и отправили в Париж, в Академию наук.

Так был совершен первый официальный высотный полет воздухоплавательного аппарата.

Кстати, интересна одна подробность. Почему братья Монгольфье жгли мокрую солому, надували свои шары «мокрым дымом», не могли понять их современники, да и они сами не в силах были толково объяснить.

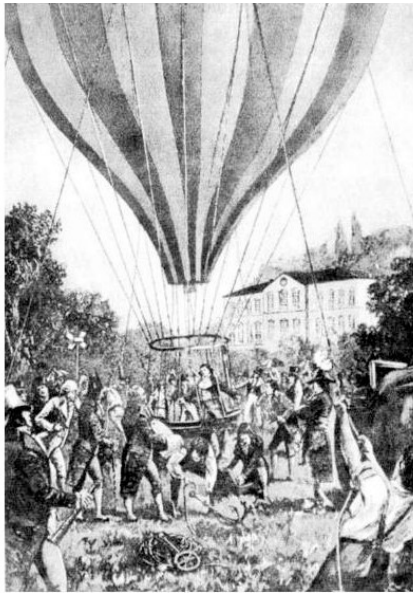


Воздушный шар розьер

То, до чего Монгольфье дошли наитием, опытом объяснено в наше время. Как показывают расчеты, наполнение оболочки не просто нагретым, но вдобавок и увлажненным воздухом позволяет при той же температуре значительно умень-

шить объем и размеры теплового аэростата, сохраняя одинаковую подъемную силу. Верная в принципе идея пионеров воздухоплавания получила практическое воплощение лишь через 140 лет в проекте советского инженера В. Гараканидзе. В 1925 году он изобрел тепловой аэростат, в котором было две оболочки: внутренняя, с влажным горячим и наружная, с обычным атмосферным воздухом...

Но вернемся к событиям лета 1783 года. О чуде в городке Аннонэй узнали парижане. Революционные французы требовали немедленно и в большом масштабе строить шары, ругая Академию наук за «тугодумие в изучении вопроса». Газеты начали помещать на своих страницах гневные статьи в адрес «тугодумов» и призывы к гражданам о сборе денежных средств для грандиозного опыта. Быстро собрали десять тысяч франков и поручили построить новый летающий баллон молодому профессору Жаку Александру Шарлю.



Воздушный шар Жака Александра Шарля

Талантливый ученый пошел по иному пути, Чем братья Монгольфье: он решил сделать оболочку шара из шелка, пропитанного раствором каучука, и заполнить его газом легче воздуха – водородом. 27 августа такой баллон был готов. В пять часов дня по сигнальному выстрелу из пушки он взлетел. К нему был подвешен кожаный карман с запиской, в которой указали день и час взлета, а также просьбу к нашедшему шар вернуть его в Париж, так как думали, что шар пробудет в воздухе более 20 дней и улетит далеко.

Шаровая оболочка водородного аэростата, впоследствии названного «шальером», лопнула через 15 минут после подъема и упала на окраине села Гоннес. Крестьяне для поспрамливания нечистой силы привязали растерзанные шелковые остатки к хвосту лошади и протащили их через село в наказание «домашним ведьмам».

Вот так летом 1783 года во Франции появились «воздухоносные шары» В монгольфьеры и шальеры. А уже осенью 19 сентября в Версале взмыл к солнцу аэростатический баллон с живыми существами в клетке: уткой, петухом и бараном, хотя рвался в полет человек – Пилатр де Розье.

Природа одарила Пилатра редким умом и мужеством. Отличные знания физики, химии, естественных наук поставили его в ряд передовых людей Франции. К тому же ему было всего 27 лет – отличная пора для дерзаний. Пилатр рвался в небо, но... баран опередил его. Барана после благополучной посадки, подвесив на шею ленту, с новой кличкой Монтосель⁷ с почетом водворили на королевский скотный двор, но, видно, не простили, что в полете он лягнул своего товарища петуха и впоследствии съели...

И все-таки Пилатр де Розье первым из людей поднялся на монгольфьере, правда, сначала на привязи.

Связанный с землей длинным, тонким и прочным канатом, он быстро овладел техникой подъема и спуска в специ-

⁷ Поднимающийся в небо

альной корзине и обучил других. Неугомонному молодцу такие полеты казались пресными, хотелось в свободный полет. Что же его удерживало? Преувеличенное мнение сильных мира сего об опасности. Считали (и, как мы знаем, небезосновательно!), что человек на большой высоте погибнет от недостатка воздуха. После полета барана, петуха и утки писали, что, слава богу, «животные остались живы и не сделались дикими». Беспокоились, что сердце «может лопнуть, как первый шальер». И даже тогда, когда Пилатр де Розье овладел техникой спуска «с любой высоты», король, без позволения которого полет состояться не мог, настаивал, чтобы для пробы отправили в полет уголовных преступников, приговоренных к казни. Пилатр страшно огорчился, узнав об этом. Не мог он допустить, чтобы великая честь первого в мире свободного полета досталась каторжникам!

Не имея связи с различными корпорациями ученых, великий итальянец делает такие открытия и изобретения, которые появились только в XVII – XVIII веках, но уже под чужими именами. Это объясняется тем, что Леонардо да Винчи опережал технические возможности своего века. Из великих ученых мира его можно сравнить только с русским Михаилом Ломоносовым. Тот и другой остались в памяти своих народов великими подвижниками и патриотами, а в памяти человечества – гениальными учеными, инженерами, художниками и поэтами.

Пилатр де Розье и его товарищи в борьбе мнений вы-

шли победителями. Свободный полет состоялся 21 ноября 1783 года. Неугомонный Пилатр и маркиз д'Арланд, финансировавший подготовку монгольфьера, взяли старт.

В довольно небольшой подвесной корзине, в центре которой был смонтирован своеобразный очаг, им было тесновато, но на это они мало обращали внимания. В примитивном очаге трудно было удержать пламя и почти невозможно регулировать температуру. Как ни старались аэронавты быть осторожными, оболочка шара в нескольких местах прогорела. Медленно охлаждая очаг, Пилатр и д'Арланд благополучно приземлились, пробыв в воздухе около 20 минут.

Ликующая толпа парижан своеобразно чествовала «победителей неба»: их целовали, носили на руках, подбрасывали вверх. А потом возбужденный Пилатр плясал в необычном наряде: его сюртук и часть другой одежды были разорваны почитателями на мелкие сувениры.

Францией овладела баллономания, и вскоре «воздушной лихорадкой» заболел весь мир. В небо поднялся на шальере сам его изобретатель – профессор Жак Александр Шарль, названный позже «нянькой аэростата». В Берлине, в Гааге, в Милане животные и люди поднимались на шарах к облакам. В Россию по случаю именин Екатерины II запустили маленький шальерчик, на котором был поднят орел, правда, не живой, а нарисованный на оболочке.

А Пилатр де Розье рвался в новые небывалые воздушные путешествия. Теперь уже в большой компании. К это-

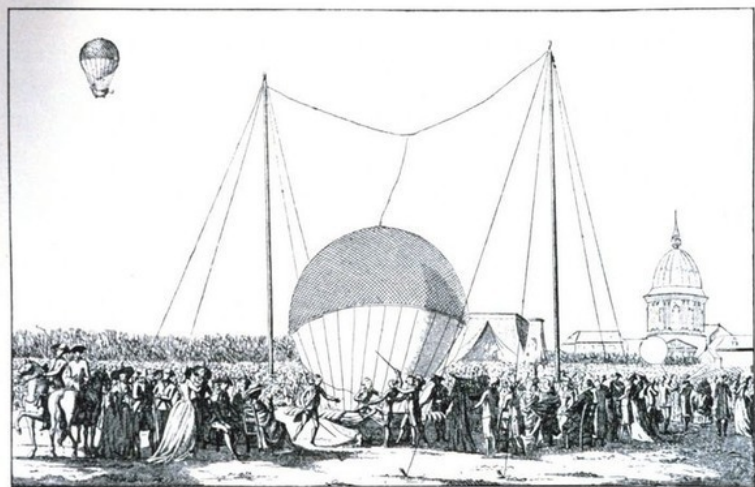
му времени братья Монгольфье значительно улучшили конструкцию своего «Небесного пузыря». Усовершенствовали очаг. Вокруг него соорудили галерею для нескольких человек. Увеличили объем баллона, сделав более прочной его оболочку. Наконец, эффектно разрисовали шар и гондолу. Капитаном этого нового воздушного судна назначили Пилатра де Розье. Его команду из 12 человек одели в специально сшитую голубую форму.

Перед взлетом обнаружили, что оболочка баллона все-таки пропускает воздух. Устроители хотели отложить полет, тем более что начал дуть еще и холодный порывистый ветер. Но разве можно остановить энтузиастов! Восемь человек решились лететь в любых условиях.

...Громадный шар лениво поднялся над землей. Один из членов команды, выражая мечту своего капитана, крикнул:

– Взлетаем в Лионе – встречайте в Париже!

Провожаящая толпа сограждан разразилась восторженными криками.



Запуск шара Жана-Франсуа Пилатра де Розье и Маркиза д'Arlandes с.

Монгольфьер медленно набирал высоту. Опять, как в первом полете Пилатра, оболочка аэростата начала трескаться от прожогов. Пришлось залить водой топку. Холодный воздух января быстро охладил воздух в шаре, и он все стремительнее и стремительнее падал. Воздухоплавателям повезло: после удара о землю кое-кто потерял всего лишь зубы, почти все отделались вывихами и ушибами.

Неугомонный Пилатр де Розье летал даже во сне и конструировал новые аппараты. Сопоставляя недостатки мон-

гольфера, подъемная сила которого зависела исключительно от подогрева воздуха в баллоне, и шальера, в котором водород с поднятием на высоту грозил разорвать оболочку шара, Пилатр решил сконструировать свой аппарат, соединив монгольфьер и шальер воедино. На таком аппарате он задумал перелететь Ла-Манш и доказать англичанам, что остров их не так уж недостижим, как полагают «просвещенные мореплаватели».

Летом 1784 года Пилатр де Розье вместе с механиком Прудостиг на монгольфьере невиданной ранее высоты четыре тысячи метров, и этот замечательный полет помог ему получить от правительства деньги на постройку воздушного шара собственной конструкции.

Строили долго. Пилатр соединил водородный баллон Шарля с монгольфьером цилиндрической формы, надеясь добиться большей маневренности в небе регулировкой подогрева внутреннего воздуха в монгольфьере вместо расходования газа из шальера или выброски балласта.

Аэромонгольфьер, или, как его позже называли, розьер, получился впечатляющим и красивым. Для перелета из Франции в Англию Пилатр со своим помощником Ромэном взяли старт в городе Булони, дождавшись попутного ветра.

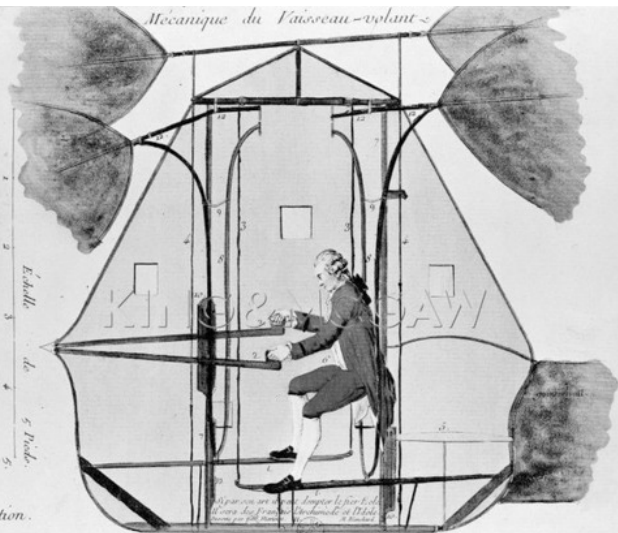
...Розьер, набрав высоту, подлетел к Ла-Маншу. Преодолеть его было делом нескольких минут. Но этих минут судьба не дала отважным воздухоплателям. Изменившийся ветер понес аэронавтов в открытое море. Огонь из топки про-

жег цилиндрическую часть розьера и перекинулся к сфере с водородом. Заполыхал газовый пожар. Шар упал на землю и засыпал горящими обломками тела своих пилотов.

Первый воздухоплаватель стал и первой жертвой воздухоплавания.

И по сей день гордо звучит слово *пилот*, а не родилось ли оно от имени Пилатра де Розье: пилатр – пилат – пилот?

И все-таки небо Ла-Манша покорилося воздушным смельчакам. Перелет через канал был осуществлен другим французом – бесстрашным экспериментатором и охотником за приключениями Жаном Пьером Бланшаром. Тем самым Бланшаром, который еще в 1781 году заявил в газетах, что он пришел «*к некоторому успеху в работе над летательным аппаратом, следуя „указаниям“ Леонардо да Винчи*».



Explication.

1. Pédales en forme de Levier du second
2. Baracoles en forme de Levier du second
3. Cordes de Correspondance qui soutiennent les Pédales alternativement
4. Cordes qui servent au mouvement des ailes conductrices et qui font un autre mouvement que celles qui soutiennent

5. Siège du Compagnon de voyage.
6. Pilote aérien.
7. Montante qui soutiennent le Chapitreau.
8. Filets de soutien qui font agir les ailes au moyen des pédales du N° 1.
9. Brides mouvantes tant au milieu qu'aux extrémités pour empêcher l'écartement des Filets

10. Ciblevoirs qui empêchent l'écartement tant des pédales du N° 2 que des Baracoles N° 2.
11. Cordes correspondantes dont les 2 extrémités sont mobiles attachées aux les Pédales du N° 1 et passent sur les 2 Poulies mouvantes au fond
12. Principales membrures qui servent à adapter les 2 ailes d'acconson

Жан-Пьер Бланшар ищет спонсоров для своего самодвижущегося аэростата

«Мне возражают, – писал он в газете «Журналь де Пари», – что даже человек слишком грузен для того, чтобы быть в состоянии подняться вместе с крыльями, не говоря уже о корабле, одно название которого вызывает мысль о необычайной тяжести. На это я могу сказать, что корабль мой будет очень легок. Что же касается тяжести человека, то я прошу обратить внимание на то, что

говорит Бюффон в своей «Естественной истории» по поводу кондора: «Эта птица, несмотря на огромность собственно-го веса, может без труда уносить двухлетнего теленка, весящего по меньшей мере около сорока килограммов, причем размах крыльев кондора не превышает полутора метров»⁸

Такая машина действительно была построена девятнадцатилетним изобретателем. Легкие машущие крылья, напоминающие парашют, прикрепленные к деревянной раме, приводились в движение руками и ногами человека. Испытывая аппарат, привязанный к веревке, перекинутой через блок, Бланшар поднимался на высоту двадцать три метра, имея противовес всего около десять килограммов. А это значит, что до свободного полета его крыльям не хватало всего десяти килограммов вертикальной тяги!

Бланшара осмеяли, авторитетно заявляя, что «только невежда может заниматься такого рода попытками».

Упрямый изобретатель продолжал улучшать машину, и при новых опытах ему понадобился противовес всего лишь в 2,5 килограмма. Как близок был взлет! Но... оторваться от земли и полететь, все-таки не удалось. Помимо материальных причин возникли затруднения технические, в то время непреодолимые.

А через год после этих испытаний братья Монгольфье и профессор Шарль создали свои летающие «пузыри». И Бланшар, думая восполнить недостающую крыльям подь-

⁸ *Воздухоплавание и авиация в России. М., 1978г.*

емную силу, соединяет баллон Шарля со своими крыльями, создав тем самым своеобразную «птицу». (Впоследствии такие гибриды стали называть «микстами».)

Первый полет Бланшара, состоявшийся на Марсовом поле в Париже, как и вся последующая жизнь знаменитого воздухоплователя, изобиловал приключениями.

Прежде всего, перед самым подъемом полиция арестовала его напарника монаха дона Пеха, сбежавшего из монастырского застенка ради того, чтобы подняться «поближе к богу». Монаха водворили обратно в монастырь, увеличив срок заключения на год.

Бланшар собрался лететь один, но тут в гондолу ворвался юноша в военной форме и с пафосом воскликнул: «Я с вами!» Никакие уговоры и напоминания о том, что на полет необходимо специальное разрешение, на него не подействовали. Когда юношу из гондолы начала выталкивать стража, он отчаянно сопротивлялся, размахивал шпагой, проткнул ее концом оболочку и поранил руку Бланшару.

Брыкавшегося юношу унесли. В суете забыли, что вместо второго человека в гондолу нужно положить дополнительный балласт. Отпущенный шар с Бланшаром в корзине пошел в небо так стремительно, что аэронавт оглох от резкого перепада давления, почувствовав резкую боль в висках. Потом шар попал в зону «болтанки», и Бланшара бросало от одной стенки гондолы к другой.

Шар влетел в облака, и Бланшара обуял ужас «неопреде-

ленного положения». Усилием воли он подавил страх и заставил себя сосредоточенно работать, это было тем более необходимо, что оболочка шальера, раздуваясь от возрастающего давления изнутри, грозила лопнуть. Бланшар травил газ через верхний канал.

Наконец полет стабилизировался по высоте, и Бланшар почувствовал, что... замерзает. Его парадный сюртучок совсем не грел на расстоянии от земли в четыре тысячи метров. Тут он вспомнил про крыльчатые весла и начал энергично работать ими, пытаясь изменить направление полета.

После спуска Бланшар утверждал, что крылья дали ожидаемый эффект, но ему никто не поверил. Что поделать, увлеченный изобретательством Жан Пьер Бланшар не был лгуном, но иногда выдавал желаемое за действительное.

Как только Бланшар в совершенстве овладел полётами на аэростатах, Франция ему стала тесна и он пошел «колесить по миру с баллоном под мышкой», как острили французские газеты, «не забывая и про свой карман». В Германии, например, только за один тридцати девятиминутный полет он был вознагражден по договору кругленькой суммой в 13 500 золотых рублей. Не обижали его и в других странах, не скупились, потому что полеты Бланшара поражали своей новизной, изобретательностью, отвагой и искусством, привлекали тысячи зрителей.

Он первым стал выбрасывать из гондолы летящего аэростата животных с парашютом. Иллюминировать полет.

С блеском выходил из опасных ситуаций и рассказывал об этом с юмором, вроде бы и не висела его жизнь на волоске. В ноябре 1785 года, совершая полет в Англии над окрестностями города Гента, достиг огромной высоты в шесть тысяч метров и, задыхаясь, пропорол оболочку древком флага, чтобы быстрее спуститься. Шар, потеряв газ, пошел камнем вниз. Казалось, гибель Бланшара неминуема. Но он вышел и из этого критического положения. Выбросив весь балласт и уцепившись за сеть, Бланшар отрезал гондолу и спустился на погасшей оболочке, как на парашюте.

Жан Пьер Бланшар стал легендарным почти во всех европейских государствах. Хотел он побывать и в России, но от имени царицы Екатерины II ему передали: *«Здесь не занимаются сею или другою подобною аэроманиею, да и всякие опыты оной, яко бесплодные и ненужные, у нас совершенно затруднены»*

Триумфом, принесшим Бланшару венок национального героя Франции, стал перелет через Ла-Манш – «форсирование канала воздушным способом».

В середине декабря 1785 года Бланшар со своим другом и помощником Джеффри перебрался в Англию: они решили стартовать из города Дувра. В январе подули удобные ветры, они гнали редкие облака в сторону Франции.

Многие историки считают, что Бланшар перелетел Ла-Манш с запада на восток исключительно потому, что не хотел конкурировать с Пилатром де Розье, готовившему пере-

лет в обратном направлении. Возможно. Но не стоит забывать, что Бланшар не был таким бессребреником, как Пилатр де Розье, нужно принять во внимание и более патристический характер Бланшара: приземление на своей родине давало воздухоплателю немало экономических преимуществ и тешило национальную гордость соотечественников.

...В час дня 7 января 1785 года воздушный шар Бланшара-Джефффри торжественно поднялся с утеса Довера. В гондоле кроме аэронавтов – необходимый груз: пробковые костюмы, веревочные лестницы, сухари и бутылка вина. Большой портфель с английскими газетами и письмами во Францию, чтобы полет считался первым в мире воздушным почтово-пассажирским. По бортам гондолы довольно тощие мешки с песком, так как оболочка аэростата немного пропускала газ.

Вначале все шло прекрасно. Ветер не подвел воздухоплателей и послушно нес их к французским берегам на высоте нескольких сот метров. Но в конце первого часа пути аэростат начал снижаться... Начали выбрасывать балласт. Сперва полмешка, потом целый мешок. Еще мешок... Еще...

Оглянулись воздухоплатели назад – Дувра уже не видно в тумане. Посмотрели вперед – еще только вырисовывается частокон крыш французского города Кале. Прошли, значит, всего полпути. А шар все склонялся к воде.

- Джефффри, бросайте весь балласт! – кричит Бланшар.
- Нет больше балласта!

– Бросайте книги, якорь, все, что только есть лишнего
Сбросили... Увы, этого хватило ненадолго. Как железо
к магниту, шар опять потянулся к морю. Нужны были новые
жертвы.

Подзорная труба, приборы, провизия, крыльчатые весла
с рулем – все выброшено за борт. Шар поднялся, но нена-
долго. Его опять повлекло к воде.

– Джеффри! Делать нечего, надо раздеваться!

Верхнее платье, сапоги тоже быстро поглотило море.

Вода уже близко, и воздухоплаватели надевают пробковые
костюмы.

– Джеффри, что можно выбросить еще? Скорее!

– Кажется, больше нечего... Я не знаю! Впрочем, есть: я
могу выброситься сам. Тогда вы перелетите на верное.

– Не говорите вздор... Я знаю что! Лезьте быстро вверх
по веревочной лестнице... Мы отрежем корзину...

Но к такому трюку Бланшару вторично в своей жизни
возвращаться не пришлось. С берегов Англии подул теп-
лый ветерок, и аэростат пошел мало-помалу вверх. Холод,
встретивший воздухоплателей над серединой канала, зна-
чительно уменьшился, а солнце подогрело газ. Аэростат ве-
село понесся к берегу.

Пролетая низко над дубовой рощей в окрестностях города
Кале, аэронавты ухватились за многолетнее высокое дерево
и, открыв клапан, выпустили газ. Путешествие закончилось.

Через полчаса после посадки прибыла помощь. Полуго-

лых путешественников одели и с почестями повезли в город.

Из этого перелета французы сделали национальное торжество. Памятник с надлежащей надписью увековечил место спуска. Заслуженный аэростат, купленный за баснословную цену у Бланшара, повесили в соборной церкви города Кале, где ему воздавались такие же почести, как в свое время каравелле Христофора Колумба, на которой он «открывал» Америку.



Перелёт Бланшара и Джефферсона через Ла-Манш

Получив пожизненную пенсию, Бланшар удостоился приема в королевском дворце. А парижская печать, прославляя героя, шуточно присвоила ему имя Дон-Кихота Ламанско-

го.

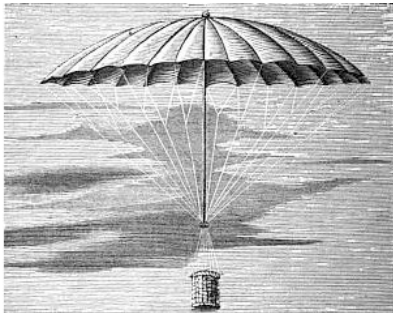
Получая немалые суммы денег за демонстрационные полеты, Жан Пьер Бланшар мог бы прожить остаток дней своих спокойно и безбедно, но он предпочел до конца быть «воздушным бродягой», питая неодолимую страсть к летанию, полному опасностям. Только пошатнувшееся здоровье закрыло ему путь в небо. Умер он в Америке пятидесятилетним. Его славу приняла на свои хрупкие плечи жена Мария Бланшар – самая бесстрашная воздухоплавательница мира, совершившая шестьдесят семь аэростатических подъемов⁹.

Пилатр де Розье... Жан Пьер Бланшар... был и третий француз, третий мушкетер неба, бесстрашный парашютист и воздухоплаватель, проложивший пилотируемым аэростатам дорогу в Россию, – Жак Гарнерен.

...Лунная ночь над фортом-тюрьмой Буд около Будапешта. В камере-одиночке – инспектор Северной французской армии, боровшейся против англичан, активный революционер Жак Гарнерен.

Гарнерену грозит расправа. Но он не желает ждать рокового часа. Из простыней и свитых веревок мастерит парашютное приспособление, чтобы этой ночью во время прогулки броситься с высокой стены крепости под обрыв и бежать.

⁹ *Воздухоплавание и авиация в России. М., 1956г.*



Парашют Жана Гарнерена

Увлечшись работой, Гарнерен не замечает блестящего зрачка стражника в открывшемся дверном глазке камеры. Стражник наблюдает и ждет. И когда Гарнерен обматывает «парашют» из простыней вокруг своего тела, чтобы скрыть его под одеждой, в камеру врывается стража...

Побег Гарнерена не осуществился, но мысль осталась. И когда выменянный на пленного австрийского офицера Гарнерен возвращается в Париж, он решает серьезно заняться воздухоплаванием с применением парашюта. Подобно Бланшару, сначала сбрасывал на «зонтиках» животных, а потом отважился прыгнуть и сам.

Это свершилось 22 октября 1797 года в парижском парке Монсо. В пять часов дня под взглядами многочисленной толпы нетерпеливых соотечественников воздушный шар поднялся в небо. Вместо обычной гондолы к обручу баллона был прикреплен тонким манильским канатом огромный сви-

ток шелковой ткани, а под ним в маленькой корзине восседал Жак Гарнерен.

Шар поднимался споро. На высоте 600 метров аэронавт решительно взмахнул рукой и перерезал ножом канат. Облегченный баллон резво прыгнул вверх, Гарнерен же камнем вниз под кипой шелка. Взрыв! Это в клочки разлетелся баллон от расширения газа в оболочке. Гарнерен стремительно падает. Земля уже близко. Толпа парижан взревела от ужаса... Но вот комок шелковой ткани расправляется, вздувается, постепенно превращаясь в огромный зонт. С земли видно, как парашютист тщетно борется с раскачиванием и его относит в сторону, за холмы...

Через некоторое время Гарнерен появляется перед восторженной толпой на рыжем коне...

Умерла Екатерина II, отдал богу душу и царь Павел, повелевший запретить в России демонстрацию монгольфьеровых шаров, – и русское небо стало доступным для воздухоплателей.

Сразу же на привлекательный запах русского золотишка потянулись авантюристы-баллономаны типа итальянца «профессора» Черни, неких Терци, Басси и других «балансеров, славнейших в своем искусстве». Они крутили на канатах сальто-мортале, пускали фейерверки, а заодно и аэростатические шары «для удивления», но сами подняться в воздух не могли.

Первым в России это сделал Жак Гарнерен со своей женой

20 июня 1803 года в Санкт-Петербурге. Полет благополучно завершился на окраине города в Малой Охте.

Ровно через три месяца состоялся полет Гарнерена в Москве. Московские полеты не обошлись без приключений.

Взлетев со своим помощником, Гарнерен через час опустился в селе Олсуфьево, где аэронавты переночевали. А утром Гарнерен решил лететь, один. Аэростат поднялся, пробил слой облаков и вышел к солнцу. Под его лучами оболочка аэростата нагрелась, и шар неудержимо поплыл вверх. Гарнерен очутился на такой высоте, что *«почувствовал в себе дурноту... жужжание в ушах... а вскоре потекла [у него] из носа кровь... Стужа простиралась тогда до 4 градусов, но солнечный жар учинял ее сносною»*. Гарнерен славился волей и твердостью характера, к тому же имел опыт более чем тридцати пяти воздушных путешествий, и он справился с взбунтовавшимся шальером, заставил его снижаться. Шар летел над землей около семи часов, мог бы держаться в воздухе и дольше, но его обстрелял из ружья незадачливый охотник, дробью продырявил оболочку¹⁰.

¹⁰ Вейгелин К. Очерки по истории летного дела. М., 1940г.

Старые документы

Почти детективная история случилась в 1812 году, когда обуянный страстью к мировому господству Наполеон Бонапарт нацелил свои полчища на Русь.

В один из солнечных мартовских дней к Александру I прискакал из Германии измученный тяжелой дорогой гононец с чрезвычайно секретным пакетом. В письме были такие строки:

«...Сделано открытие столь великой важности, что оно необходимо должно иметь выгодные последствия для тех, которые первые оным воспользуются... от ящичков, наполненных порохом, которые, брошены, будучи сверху, могут разрывом своим, упав на твердые тела, опрокинуть целые эскадры... Редкое благоразумие художника, глубокие сведения его в механике, ученые его расчисления и точность в работе его удостоверяют, кажется, в успехе...»

Царь читал длинное письмо, и с каждой строкой в нем крепла надежда, что русский посланник в Германии действительно сделал чудесную находку, что человек, о котором он пишет, бесценен, а его открытие послужит, верно, для истребления войска французского.

Задумался Александр I, как бы подольше удержать предстоящее дело в секрете, кому бы доверить попечение талантливому иноземному изобретателю? По всему, должен за-

ниматься этим главнокомандующий в Москве граф Гудович, но неверна дворня его, домашний врач графа итальянец Сальватор – шпион французский. Продаст, каналья!.. Губернатор Обресков – вот преданный помощник.

Войска Наполеона перешли русскую границу и двигались вглубь страны. Дело иноземного изобретателя не требовало отлагательств. Александр I информирует графа Ростопчина, заменившего на посту столичного главнокомандующего Гудовича:

«...Теперь я перехожу к предмету, который вверяю вашей скромности, потому что в отношении к нему необходимо соблюдение безусловной тайны. Несколько времени тому назад ко мне обратился с изобретением очень искусный механик, которое может иметь весьма важные последствия. Во Франции делают всевозможные усилия, чтобы добиться открытия, которое, как кажется, удалось сделать этому человеку. Во всяком случае, следует сделать опыты, которые он предлагает. Дело стоит труда. Перед тем как отправить этого человека в Москву и желая, чтобы его работы проводились в полной тайне для всех, я не хотел передать это дело в руки фельдмаршала (Гудовича), опасаясь, чтобы доктор (Сальватор) не узнал об этом тотчас. Поэтому я поручил его губернатору Обрескову. Я пишу ему сегодня, что причина хранения тайны в отношении к генерал-губернатору прекращается с вашим назначением; я ему приказываю передать вам все бумаги, относящиеся к этому

делу, которые у него находятся. Из них вы узнаете все подробности. Для того чтобы излишне не увеличивать числа лиц, причастных к этому делу, я решил, чтобы вы пользовались услугами Обрескова, который, уже знает обо всем, и тем дать ход делу. Я желаю, чтобы этот человек не являлся в ваш дом, но чтобы вы виделись с ним в месте, наименее привлекающем к себе внимание. Я рекомендую вам, чтобы вы проявили к нему некоторую заботу и сделали все зависящее от вас, чтобы облегчить возможность выполнить его дело, устраняя все препятствия. С фельдъегерем, который доставит вам это письмо, едут семь человек рабочих этого механика. Ему приказано не ввозить их в город до тех пор, пока вы не переговорили с Обресковым и не просмотрели всех бумаг, тогда вы ему укажете, куда он должен их доставить».

Граф Ростопчин немедленно стал выполнять императорскую волю. 14 мая под покровом ночи привезли в русскую столицу изобретателя, с целью конспирации дав ему иное имя – доктор Шмидт. В деревне Воронцово под Москвой, освободив от челяди постройку в усадьбе Е. Г. Репнина, оборудовали тайную мастерскую. В июле ее уже охраняли днем и ночью два офицера и полсотни солдат. К этому времени изобретатель получил из государственной казны семьдесят две тысячи рублей. Работа закипела...

Конечно же, таинственность происходящего вызвала у многих любопытство. Предполагали разное. Фабрикант

Керияков, например, решив, что иностранец вырвал у военного ведомства выгодный заказ на пластыри для раненых, напрашивался к нему в компаньоны. Студент Шнейдер, впоследствии заслуженный профессор Петербургского университета, и купец-суконщик Данкварт, переодевшись и загримировавшись под рабочих, проникли на дачу к Репнину и пытались подсмотреть, что делает засекреченный иностранец. Ходили слухи, что в Воронцово действует «огневая фабрика», вырабатывают химическое «зелье», строят подводную лодку.

Архив сохранил переписку Александра I и Ростопчина. В них фамилия изобретателя обозначена буквой «Л», но пора уже раскрыть имя таинственного механика.

Если бы письма могли говорить, то беседу его величества и его сиятельства можно представить так:

Александра I: – Чем порадуете, граф?

Ростопчин: – Третьего дня провел вечер у Лепинха. Большая машина будет окончена к 15 августа. Я дал Лепинху артиллерийского офицера, которому будет поручено наполнить два ящика взрывчатым веществом...

Александра I: – Как только Лепинх окончит свои приготовления, составьте ему экипаж для лодки из людей надежных и смышленных и отправьте нарочного с известием к генералу Кутузову... Я уже сообщил ему об этом предприятии.

Ростопчин: – Я полагаю, лучше взять для экипажа солдат с хорошим офицером. Они прежде, нежели отправиться

к войскам, могут поупражняться и приобрести навык с крыльями. От генерала Кутузова я получил письмо.

Александра I: – Прочитайте.

Ростопчин: – *«Милостивый государь мой граф Федор Василевич! Государь император говорил мне об еростате, который тайно готовится близ Москвы. Можно ли им будет воспользоваться, прошу мне сказать, и как его употребить удобнее. Надеюсь дать баталию в теперешней позиции, разве неприятель пойдет меня обходить, тогда должен буду я отступить, чтобы ему ход к Москве воспрепятствовать... и ежели буду побежден, то пойду к Москве и там буду оборонять столицу. Всепокорный слуга князь Голенищев-Кутузов»¹¹.*

Александра I: – Когда шар может подняться?

Ростопчин: – Леппих сделал малый шар, который поднимает пять человек. Завтра будет опыт. Большой шар будет готов через неделю. Я написал об этом князю Кутузову.

Александра I: – Прошу вас рекомендовать Леппиху быть очень внимательным, когда он будет опускаться в первый раз, чтобы не ошибиться и не попасть в руки к неприятелю. Скажите ему также, чтобы он был осторожен, опустившись на землю... чтобы он не был окружен и изучен любопытными армейцами, среди которых может оказаться какой-нибудь вражеский шпион.

Ростопчин: – Исполню, ваше величество! Я не могу

¹¹ Письме написано Кутузовым за четыре дня до Бородинской битвы.

не выразить достаточного восхищения деятельностью и старательностью Леппиха, он встает первым и ложится спать последним. Рабочие трудятся по 17 часов в день, их уже более ста человек в его мастерской... Его изобретение делает бесполезным военное ремесло, избавит род человеческий от дьявольского разрушителя Наполеона, а вас сделает вершителем судеб царей и царств и благодетелем человечества¹².

Итак, тайна для читателя раскрыта: Леппих, он же Шмидт. Точнее, немецкий подданный Франц Леппих, изобретатель управляемого воздушного корабля, который, по его заверениям, сможет поднять команду из пятидесяти человек и множество взрывчатых снарядов.

Наверное, Александру I, прежде чем согласиться на услуги Леппиха, следовало бы поинтересоваться, кто он такой и откуда у него вдруг появился русский патриотизм? Тогда бы он узнал, что механик в молодости изобрел новый тип фортепиано и музыкальный инструмент «панмелодикон», а конструкциями управляемых воздушных шаров занялся только после попыток сделать такой шар известными воздухоплатателями Бланшаром и братьями Робер. Император узнал бы, что Леппих уже предлагал свое изобретение французам, но Наполеон Бонапарт выгнал его из Франции, посчитав шарлатаном.

¹² Диалог составлен по материалам ЦГВИА, ф. ВУА, д. 3648, л. 1, 2, 10; ф. 1, д. 3574, ч. 2, л. 1.

Русский император поверил Леппиху, решился на финансирование опытов и постройки. Да и как было не поверить, если в России уже гастролировали воздухоплатватели Терци, Гарнерен, Робертсон, пытался взлететь и москвич штаб-лекарь Кашинский. Слышал Александр I и о каком-то Ломберте, нашедшем средство управлять воздушным шаром, лет шесть тому назад поговаривали об адъютанте Московского университета Андрее Чеботареве, якобы разгадавшем тайны управления шальерами. Конечно же, хотелось иметь царю грозную воздушную машину для борьбы с французскими завоевателями и с ее помощью, может быть, стать и «вершителем судеб царей и царств».

Был ли Леппих шарлатаном, как окрестили его французы, а потом и русские? Маловероятно. Он верил, что может построить управляемый воздушный корабль, основываясь на опытах братьев Робер, испытавших аэростат с продолговатым баллоном и крыльчатými веслами. «Весла» Роберов не оправдали себя, но Леппих считал, что изобретенные им крылья потянут аэростат в любом нужном направлении, при любом ветре. Увлечшись идеей, слепо поверил в нее сам и сумел убедить высокопоставленных русских чиновников, открывших ему двери, денежных сейфов.

Обещания Леппиха были грандиозными: пятьдесят огромных маневренных воздушных кораблей-бомбометов, построенных в считанные месяцы! Целая эскадра должна была зависнуть над французскими войсками и повергнуть

их в прах.

Тут Леппих явно лгал: не мог он не понимать, что подобное производство за столь короткое время невозможно.

Действительность же оказалась более грустной, чем можно было предположить.

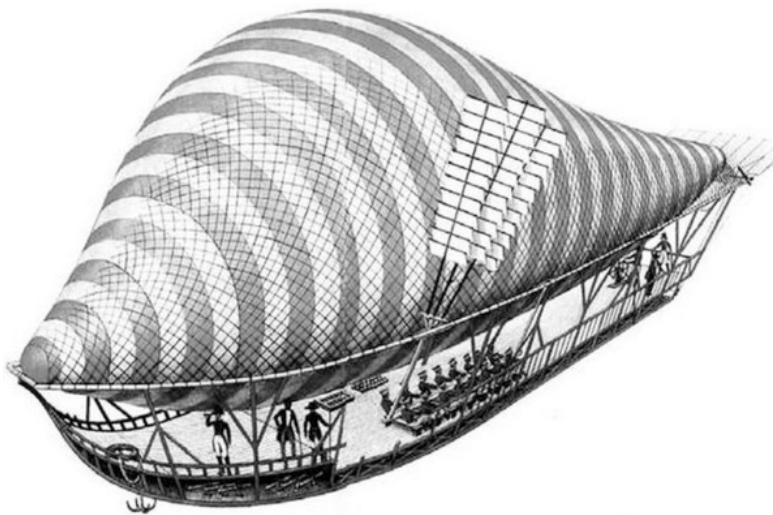
«...С прискорбием извещаю ваше величество, – написал граф Ростопчин царю 29 августа, – о неудаче Леппиха. Он построил шар, который должен был поднять пять человек, и назначил мне час, когда он должен был подняться. Но вот прошло пять дней, и ничего не готово: вместо шести часов он употребил целых три дня, чтобы наполнить шар, который не поднимал и двух человек... Большая машина не готова, и, кажется, надо отказаться от возможности извлечь из нее ту пользу, которую ожидали... Менее всего, конечно, можно пожалеть об 148 000 рублей, потраченных на изготовление шара. Леппих сумасшедший шарлатан, а Алопеус¹³ слишком был увлечен своим финским воображением».

Несмотря на оскорбление, полученное по заслугам, Леппих не сдался и апеллировал к царю, обещая все же построить воздушный корабль. Скромностью он не страдал. *«Найдя столь долгое время изыскиваемое, но поныне еще не найденное средство произвольно управлять летучею машиною, действие которой я в шести верстах от Москвы в присутствии многих зрителей показывал, от коих свидетельство отобразить можно, я ныне всеподданнейше умоляю ваше им-*

¹³ Д. М. Алопеус – русский посланник в Германии

ператорское величество не пропускать ни малейшего времени, дабы сие важное дело сколь можно поспешнее произведено могло быть в действие», – писал он.

Что же показывал зрителям Леппих? В документе, подписанном генералом Вындомским, говорится, что «шар» поднимался в воздух «на привязи». По более поздним понятиям, имея в виду конструкцию, шар Леппиха можно назвать дирижаблем полужесткого типа. А это значит, что такой дирижабль соорудился в России впервые в мире.



Механику Францу Леппиху поручено было построить за 3 месяца 50 воздушных кораблей

Член вотчинского департамента Бестужев-Рюмин оставил потомкам записку, где говорится, что *«уже сделана проба и собрано было стадо овец, над которыми поднялся шар с тремя человеками, и стадо истреблено...»* Если так, то это было первое в мире бомбометание с воздуха. Может быть, учитывая эти успехи, а также большую работоспособность и фанатичную увлеченность механика своей идеей, Александр I еще раз поверил ему и в связи с тем, что войска Наполеона уже входили в Москву, приказал эвакуировать мастерскую и рабочих Леппиха в Ораниенбаум. Надзирать за работами поставил своего любимца Аракчеева.

Французы, заняв Москву, поспешили в деревню Воронцово, где, по их разведсведениям, строилась «адская машина». Генерал Лауер, великий судья наполеоновской армии, после осмотра усадьбы Репнина интересно озаглавил документ, приложенный к приговору над «поджигателями»:

«1812 г. сентября 12. Подробное описание разных вещей, найденных в строении на даче Воронцово, близ Москвы, принадлежащих к воздушному шару или адской машине, которую российское правительство велело сделать какому-то по имени Шмиту, англичанину без сомнения, но называемому себя немецким уроженцем, имевший служить будто бы для истребления французской армии и ее амуниции».

Не повезло Францу Леппиху и в Ораниенбауме. Не построил он, да при тогдашнем уровне техники и не мог по-

строить, воздушный корабль-бомбонос. В 1814 году покинул Россию, выбросив на ветер 185000 русских рублей...

Можно подумать, что русское правительство в XIX веке не жалело затрат на развивающееся воздухоплавание, стремясь иметь отечественный воздушный флот.

Пусть заговорят еще раз документы.

1849 г. марта 13. Предложение проекта реактивных двигателей и управляемого аэростата.

«...Изложив все сие подробно письменно под заглавием о способах управления аэростатами с приложением к тому чертежей, принимаю смелость всеподданнейше просить ваше сиятельство оказать милостивое внимание, лично выслушать мое объяснение в возможности осуществления моих предложений...»

Полевой инженер штабс-капитан Третесский».

Заключение по проекту: *«...проект штабс-капитана Третесского в практике совершенно невыполним, и хотя офицер сей за обширный труд свой заслуживает похвалы, однако предложению его нельзя дать дальнейшего хода...»*

Князь А. Чернышев».

1855 г. января 10. Предложение проекта управляемого аэростата «Воздушный локомотив».

«...Может быть, покажется странным и нелепым, что предлагаю для действия как движущую силу (аэростата) паровую машину, но это обстоятельство должно разъясняться объяснением, что на этот предмет я владею паро-

вою машиною таких размеров и так мало требующее топлива, что не решаюсь говорить о ней...

Рафаил Черносвитов».

Оставлено без внимания.

1870 г. сентября 10. Предложение проекта летательного аппарата «Электролет».

«...Предполагая, что ваше превосходительство обратите ваше внимание на мое изобретение, прошу вас о назначении комиссии для рассмотрения теории ее и о том, чтобы мне даны были средства для постройки пробной машины.

А. Лодыгин».

Заключение по проекту: *«...по моему мнению, на предложение г. Лодыгина нельзя смотреть серьезно и тем более дать практическое применение, и бесполезно было бы затратить на осуществление этого необдуманного предложения и аппарата несколько тысяч рублей.*

Делопроизводитель комиссии генерала Тотлебена Ив. Церницкий».

1871 г. ноября 12. Предложение проекта «Воздушного корабля»

«...Покорнейше просил бы из сумм, назначенных на разные опыты по военному ведомству, отделить некоторую часть в распоряжение какого-нибудь опытного инженера для сделания модели «Воздушного корабля...

Вице-адмирал Н. Соковнин»

Заключение по проекту: *«...эти предложения не могут выдержать самой поверхностной критики, а также потому, что все они не могут иметь никакого значения, как скоро доказано [?], что выдуманый корабль не в состоянии подняться на воздух...»*

Член военно-учебного комитета полковник Л. Лобко».

1881 г. марта 23. Предложение проекта реактивного летательного прибора.

«Находясь в заключение, за несколько дней до своей смерти, я пишу этот проект... Верна или неверна моя идея – может решить окончательно лишь опыт... Первоначальные опыты могут быть удобно проведены с небольшими цилиндриками даже в комнате.

Н. Кибальчич».

Оставлено без последствия.

Революционер-народоволец Николай Иванович Кибальчич казнен за участие в покушении на Александра II.

1887 г. февраля 11. Предложение проекта воздушного торпедоносного корабля.

«...Внутреннее помещение корабля состоит из пяти отделений: в переднем помещается пушка-ружье системы Крупна... резервуар для воды... электрическая батарея Яблочкова. Во втором отделении... помещается до 10 пяти-шестипудовых торпед...»

Учитель острогожского уездного училища Михаил Мальныхин».

Оставлено без внимания

Продолжать подобные примеры – все равно что пытаться считать звезды на небе: их великое множество. Отказано в ассигновании средств на опыты штабс-капитану, инженеру, выдающемуся изобретателю, вице-адмиралу, революционеру, учителю. Все эти проекты подтолкнули творческую мысль или были реализованы за границей, а также и у нас в более позднее время.

Денег в царской казне для русских изобретателей «не хватало», зато они щедро сыпались в карманы иностранных специалистов, профессиональное умение которых зачастую не проверялось так же, как и Франца Леппиха.

Печальную память в истории нашего воздухоплавания оставил некий Габриель Ион, «специалист по аэронавтике». Он предложил, подобно Леппиху, построить для россиян управляемый аэростат, *«который будет двигаться в спокойном воздухе со скоростью 40 километров в час. Аэростат этот кроме воздухоплавателей будет поднимать еще 1000 килограмм взрывчатых веществ, назначенных для бросания в осажденные крепости и вообще для действия против неприятеля»*.

Если Леппих не был силен в аэростатических расчетах, то Ион на бумаге произвел впечатляющие выкладки и запросил из русской казны сто тысяч франков на постройку воздушного торпильера с паровой машиной и бомбоотсеком.

Он согласился допустить к наблюдению за своей работой русских инженеров, только пусть они платят деньги за материалы. И вознаграждение он потребовал «самое малое»: пусть государь император сделает его инженером-строителем-аэронавтом императорских русских армий!

Позже в контракте Ион оговорил кроме основных ста тысяч франков еще несколько сумм:

– на дополнительные расходы и опыты – пятьдесят тысяч франков;

– для производства опытов над аппаратом в С.-Петербурге – три тысячи франков в месяц и на проезд туда и обратно в первом классе;

– сыну Луи Годару, который будет его сопровождать, – две тысячи франков ежемесячного пособия;

– оставил себе право назначить позднее сумму вознаграждения за приоритет.

Проект Иона проверил профессор строительного искусства и механики николаевской Инженерной академии генерал-лейтенант Паукер. И рекомендовал военному министру принять условия Иона.

Имя Паукера связано со многими грустными событиями в истории русской авиации и воздухоплавания.

Ион приступил к постройке своего «воздушного торпильера» в Париже под присмотром русского военного агента. Потекли через кордоны деньги. За несколько месяцев Иону перевели огромные суммы. Вскоре он сообщил, что допол-

нительно истратил 71 699 франков 09 сантимов, из коих просил уплатить ему срочно 30 000 франков.

– 09 сантимов?!

Копеечная мелочность и в то же время большой аппетит изобретателя на «золотого тельца» насторожили. Было решено: «Пока ничего более г. Иону не платить...»

Платить-то было и не за что. Ион строил совсем не то, что ему было заказано, отступил от чертежей и проекта.

Царские деятели воздухоплавания запаниковали. Повинные в попустительстве Иону выгораживали себя, сваливая вину на других. Генерал Паукер дипломатично помалкивал. Начались тяжбы с Ионом, но он из далекой Франции показывал русским вельможам **шиш**. Тогда, вспомнив пословицу: «С паршивой овцы хоть шерсти клок», председатель комиссии по применению воздухоплавания генерал Боресков пишет в Париж члену этой же комиссии Федорову просительное письмо:

«Многоуважаемый Николай Павлович!

...Аэронавтическая часть (аэростата Иона) никуда не годится, так что, какую бы легкую машину мы ни приискали, все ничего не выйдет. Что же делать и как выйти из этого безвыходного положения, а выход нужно отыскать, во что бы то ни стало.

Нельзя ли поспешить отправить в Петербург генераторы, чтобы сделать это прежде объявления Иону разрыва и получить хотя бы что-нибудь на израсходованные сум-

Мы...

Не согласится ли Ион из имеющихся у него материалов нашего неудавшегося управляемого шара сделать штук десять или около того обыкновенных шаров, не требуя за это никакой приплаты?

Вообще относительно наивыгоднейшей сделки с Ионом комиссия со страхом и надеждою ожидает от вас указаний... Если Ион не пойдет на сделку и будет оспаривать справедливость наших требований, то я бы советовал вам обратиться к Лашамбру, который в надежде будущих от нас благ укажет вам средства к понуждению Иона...

Ожидая вашего ответа с лихорадочным нетерпением, желаю вам доброго здоровья и всего наилучшего и остаюсь искренне вас уважающий

М. Боресков».

Никакие просьбы, санкции и даже угрозы описать имущество на Иона не подействовали. Получив от казны российской 90 800 франков, он прислал в Петербург 10 тонн хлама, из которого достроить аэростат «не представилось возможным»¹⁴.

Немец Франц Леппих, француз Габриель Ион, англичанин Чарльз Спенсер, строивший и не достроивший для Главного инженерного управления монгольфьер в Лондоне, позже австрийский еврей Давид Шварц, обещавший обогатить воздушный флот России металлическим дирижаблем,

¹⁴ История авиации. Сборник статей и материалов. М., 1934 г.

и многие другие иностранные любители поживиться за чужой счет набивали карманы русскими рублями при помощи паукеров, тотлебенов, вальбергов, а исконно российские изобретатели получали гроши, да и то не всегда. Так, например, талантливый конструктор первого в мире самолета Александр Можайский вынужден был продать имение и закладывать фамильные ценности, чтобы построить свою «Жар-птицу»...

Документы умеют говорить в назидание потомкам!

«Жар-птица» адмирала

*В истории каждого народа
был свой Иуда,
позорный пример которого
соседствует в веках
с примерами высокого
благородства.*

Г. Абашидзе

Факт создания русским изобретателем Александром Федоровичем Можайским первого в мире самолета, испытанного человеком, и первых в истории авиационных двигателей уже не вызывает сомнения даже у самых привередливых иностранных историков воздухоплавания. Да и как оспаривать, если документы и показания очевидцев неопровержимы; если продувкой в современной аэро-динамической трубе модели, построенной в строгом соответствии с данными Можайского, доказаны ее отменные летные качества; если точная небольшая копия аэроплана была испытана на Тушинском аэродроме 18 июня 1949 года и прекрасно летала.

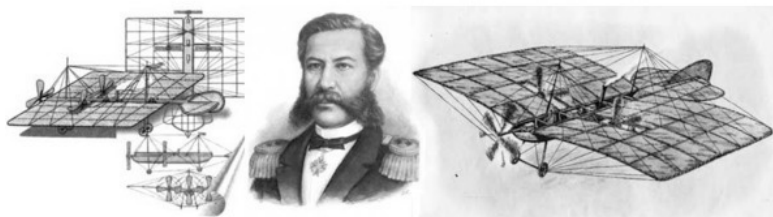
Но было время, когда достижения русского изобретателя отрицались, затем принижались, потом искажалась правда, в угоду и во славу иностранцам. Так, неудержимую хвалу зарубежным изобретателям первых самолетов воздали Маркович в книге «Воздухоплавание и его прошлое и на-

стоящее» в 1913 году, Грунмах и Розенбоом во втором томе энциклопедии «Промышленность и техника». Вейгелин в «Очерках по истории летного дела», изданного Оборонгизом в 1940 году, пишет, что «пробы, конечно, закончились неудачно», не желая заглянуть в глубокую техническую и историческую значимость изобретения. Четырьмя годами позже тот же Оборонгиз выпускает книгу «История авиации» и воздухоплавания в СССР» Петра Дузя, где изложены путаные сведения о работах Можайского. Но время неумолимо работало на приоритет русского изобретателя и доказывало, что вольно или по недостатку сведений все эти историки заливали прошлое мутноватой водой, продолжая традицию зажима «русской мысли» современниками Можайского: Паукером, Терном, Вальбергом, Баумгартеном, Штудендорфом и их пособниками.

...Полистав желтые страницы архивных документов, почитав журналы того времени, можно представить себе туманную картину старого Санкт-Петербурга. Богатый дом с резными колоннами, а в нем нестарого, но уже обрюзгшего человека, чью фамилию никогда бы не сохранила история, не встань он на пути великого изобретения, не поломай судьбу большого русского изобретателя и ученого Александра Федоровича Можайского.

Это высокочтимый самодержавным правительством профессор и чванный генерал Герман Паукер. Его кабинет про-

сторен, в стены, как гвозди, вбиты золоченые корешки многочисленных книг ученых всего мира, и кажется военному министру графу Милютину, да и царю тоже, что в голове у Паукера квинтэссенция этих великих трудов, поэтому восторгаются они инженерным талантом «маленького Германа», осыпают его почестями, наградами, как; впрочем, и всех иностранных специалистов в России.



Адмирал Можайский Александр Фёдорович и его самолёт

Вольготно живется Паукеру. Но сегодня он озабочен. Задумавшись, долго смотрит на серые очесы дождевых облаков за окном. Пролил чай на белоснежную манжету, и она потемнела. На листе бумаги, который только что держал, осталось желтое пятно. Еще раз взял лист, близоруко щурясь, прочитал слова: *«Заключение особой комиссии по рассмотрению проекта А. Ф. Можайского... в основание своего проекта конструктор принял положения, признаваемые*

ныне за наиболее верные и способные повести к благоприятным конечным результатам»¹⁵. Подписан документ ученым Менделеевым и другими авторитетными людьми в России. Борьба с ними будет нелегко, особенно с Менделеевым, но, слава богу, его нет в Петербурге: уехал в длительную заграничную командировку.

Вроде бы ни к чему Паукеру вмешиваться в дело Можайского, так благоприятно решенное, но по лицу генерала видно – найдет предлог и вмешается.

Морщит серый лоб генерал, вспоминает, когда услышал о морском офицере Можайском впервые... Кажется, в декабре 1854 года. Совершенно точно. Тогда в японском городке Симодо затряслась земля, всколыхнулось море, бросило гигантские волны на сушу и смыло город вместе с жителями. А в бухте Симодо стоял на якорях русских фрегат «Диана». Команда корабля не ушла на большую воду, не оставила японцев в беде. Русские моряки отчаянно боролись со стихией, спасая жителей. В самые опасные места бросался богатырски сложенный лейтенант, имя его узнал весь мир – Александр Можайский!

Паукер встал из-за стола, подошел к окну и еще раз проверил свою отменную пунктуальную память: *«Можайский... Родился в марте тысяча восемьсот двадцать пятого года... Уже за пятьдесят ему!.. С отличием закончил Петербург-*

¹⁵ Александр Фёдорович Можайский создатель первого самолёта. Сборник документов. М., 1955 г.

ский морской кадетский корпус и был назначен на флот. Математик. Геодезист. Фортификатор. Морской архитектор. Хорошо рисует. Участвовал в постройке шхуны „Хеда“ и клипера „Всадник“. Этот опыт помогает ему в создании летуний... Капитан первого ранга в отставке...»

Помнил генерал, как поднялся Можайский в небо на воздушном коробчатом змее собственной конструкции. Толпы горожан заполнили в тот день поле за городом. Злой колючий ветер выбивал слезу, и склонный к простуде генерал предпочел наблюдать полет из глубины кареты. Но когда лихая тройка горячих коней, запряженная в телегу, потянула на длинной буксирной веревке змей, похожий на птицу с шелковыми крыльями, – не выдержал генерал, выскочил из кареты и завистливо смотрел, как птица-змей летит над полем и будто в лапах держит неистового моряка.

«Упрямец!.. Падал на своем змее, ноги ломал, но опять брался за свое! – Паукер двумя крупными шагами подошел к полированному секретеру. – Нет, создавать летательную машину русским рановато!»

Перо, брызгая чернилами, царапает по бумаге. Паукер быстро набросал состав второй комиссии по рассмотрению проекта воздухоплавательного снаряда Можайского, включив в нее своих прихлебателей: имеющего отношение к воздухоплаванию полковника Вальберга и светского генерала Герна. Эти не подведут! Герны и Вальберги не подводили. Еще раньше, чем собралась комиссия Паукера, Можайскому

был послан отрицательный ответ вот на такое письмо:

«21 марта 1877 года.

Состоящий на службе на коммерческих судах в Русском обществе пароходства и торговли и одесской железной дороги капитан 1-го ранга А. Можайский, желая проверить опытами на модельках свой проект воздухоплавания, взял отпуск из общества и поселился в Петербурге с сентября месяца прошлого, 1876 года. Стремясь достигнуть разрешения вопроса воздухоплавания, Можайский, не получая содержания от общества и имея от казны, как состоящий на коммерческих судах, всего 25% жалования по чину, т. е. около 14 1/2 (рублей) в месяц, затратил на модельки, опыты и на проживание в Петербурге в течение шести месяцев свои собственные деньги.

По рассмотрении проекта Можайского, особою комиссиею специалистов и ученых, собранною по распоряжению г. военного министра, и одобрении комиссиею проекта Можайского ему ассигновано Военным министерством 3000 руб. для опытов над модельками и частями аппарата воздухоплавания, каковые деньги и будут им, Можайским, расходоваться собственно для этой цели; а для существования его и для потребностей жизни у него уже нет более собственных денег, почему он, Можайский, имеет честь покорнейше просить ваше превосходительство о прикомандировании его к Военному министерству с назначением ему денежного содержания от казны.

С.-Петербург.

Капитан 1-го ранга А. Можайский».

Шла русско-турецкая война. Можайский, желая побыстрее построить свой аппарат и предоставить его армии для действий против неприятеля, экспериментировал секретно. Вроде бы в такой обстановке Военное министерство должно было само обратиться к изобретателю с вопросом о прикомандировании. Но нет – отказало. И денег на содержание Можайский не получил. Зато как раз это письмо послужило одной из причин назначения второй комиссии, теперь уже под председательством Паукера. И секретарь ее Вальберг шлет нетерпеливый запрос конструктору:

«...Когда полагаете вы приступить к производству опытов на отпущенную вам 17 февраля авансом сумму в 2000 руб. и вообще в каком положении находится настоящее дело?»

Вальберг зорко следил за работой Можайского и послал запрос, отлично зная, что модели изобретателя бегают по земле и летают совершенно свободно, опускаются плавно. Летают даже тогда, «когда на модель кладут кортик, что, сравнительно, представляет груз весьма значительно-го размера».

Из обещанных на опыты трех тысяч рублей Можайскому выдавались деньги частями, и эти части приходилось просить как подачки. Он отчитался за тысячу и запросил еще восемьсот.

Истратив эти деньги на опыты, Можайский убедился, что необходимо изменить способ производства исследований: нужные результаты можно получить, только экспериментировав с аппаратом таких размеров, на котором «силою машины и направлением аппарата мог бы управлять человек».

Вот тут-то Герман Паукер и компания забили тревогу...

Самый верный способ морального подавления изобретателя – это волокита, изматывающая нервы. С нее и начала работу вторая комиссия, затребовав у Можайского письменное объяснение основных принципов устройства его самолета, описание аппарата и его двигателей. Можайский приложил к этим документам еще и чертежи. Их почему-то вернули автору.

Обсудив записки изобретателя, члены комиссии «усомнились» в способности «гребного винта» дать аппарату поступательное движение, а посему предложили Можайскому письменно разъяснить «означенный вопрос».

Изобретатель ответил, что готов лично ответить на все вопросы, но его не пригласили на заседание. Тогда он представляет расчеты винта, а чертежи самолета посылает в пакете лично Паукеру.

Ученый генерал пакет с расчетами не соизволил принять, рекомендуя Можайскому отослать расчеты полковнику Вальбергу, который их совсем недавно отправил Можайскому. Получился замкнутый круг...

Возмущенный изобретатель потребовал личного свиде-

ния с членами комиссии для делового спора. Но это не входило в расчеты Паукера, и он пишет Вальбергу:

«...Комиссия может рассчитывать и обсуждать только то, что изложено на письме и на чертежах (а их-то смотреть никто не хочет! – В. К.), не вдаваясь в словесные объяснения...»

Профессор и генерал Паукер не знал, что объяснения автора лучшее приложение к чертежам? Прекрасно знал. Просто изобретателя решено было взять на измор.

Паукеровцы потирали от удовольствия руки, узнав о письме начальника Главного штаба к генерал-лейтенанту Звереву. *«Капитан 1-го ранга А. Можайский, – писал начальник Главштаба, – обратился ко мне с просьбою об исходатайствовании ему пособия, во внимание к крайне бедственному положению его семейства, происшедшему вследствие того, что штаб-офицер этот, посвятив все свое время и труды на усовершенствование проектируемого им аппарата, должен был оставить все другие служебные и частные занятия и существовать с семьею на 175 рублей в год. Для прокормления себя и семьи проситель нашелся вынужденным продать или заложить свое движимое и недвижимое имущество и, за неуплатою им по некоторым обстоятельствам, небольшое имение, принадлежащее его детям, назначена уже и продажа, следствием которой будет окончательное разорение всей семьи... крайняя нужда и происхо-*

дьящая отсюда гнетущая обстановка вместе с перспективой ближнего разорения лишают Г. Можайского всякой возможности продолжать трудиться над необходимыми вычислениями...»

На последнее очень рассчитывали сановные противники изобретателя. Еще немного и... В общем, Зверев отказал в выдаче пособия, ссылаясь на то, что *«г. Можайскому было выдано в прошлом году 600 руб.»*.

Можно только предполагать, что творилось в семье Можайского, имеющего жену и двух сыновей, что творилось в душе его, когда он после решения не давать ему пособия на жизнь, получил еще и такую записку:

«Капитану 1-го ранга Можайскому.

Главное инженерное управление уведомляет Ваше высокоблагородие, что г. Военный министр не изволил изъявить согласия на отпуск вам 18 895 руб., о которых Вы ходатайствовали в письме к его превосходительству от 23-го марта сего года для устройства изобретенного Вами воздухоплавательного аппарата в натуральную величину...

11 июля 1878 г.

За управляющего делами Инженерного комитета генерал-майор Баумгартен. Делопроизводитель полковник Вальберг».

Долго тянули время комиссионты, стремясь якобы к объективности. Запрашивали у Можайского сведения, *«которые, может быть, [он] пожелал бы еще сообщить»*, отка-

зывали ему в возможности не письменно, а лично давать объяснения, скрупулезно искали слабые места в расчетах и другие данные, способные скомпрометировать изобретение. Сам Паукер усиленно «ловил блох» в расчетах.

Наконец, собравшись без Можайского, комиссия не нашла ручательства *«в том, чтобы опыты над снарядом г. Можайского даже и после различных возможных им изменений (слова, лишаящие автора последней надежды! – В. К.) могли привести к полезным практическим результатам, если не будет устроен им снаряд на совершенно иных основаниях, с подвижными крыльями, могущими изменять свое положение относительно гондолы, но и свою форму во время полета...»*

Что же послужило главным аргументом отрицательного заключения? Оказывается, опыты английских изобретателей Хенсона и Стрингфелло в 1843—1868 годах. Эти изобретатели строили модели летательных аппаратов, отдаленно похожих по форме на самолет Можайского, но отличающиеся тем, что они не могли летать. Комиссианты защищали вздорную по тому времени идею создания летательного аппарата с машущими крыльями. Проще говоря, они предложили Можайскому прекратить дальнейшую разработку своего самолета и заняться проектированием другого, с механическими крыльями, бесперспективного!

Богатырь телом и духом, не унывающий в бедах Можайский не выдержал и разразился гневным письмом в адрес ге-

нерала Зверева:

«...Перед самым началом заседания член комиссии, рассматривающий мою смету на постройку большого аппарата, высказал свое сомнение насчет веса проектированной мною машины, утверждая, что на основании цены, назначенной мною в смете, – более 6000 руб. получится машина весом более 200 пудов, так как известно, что всякий металл, за исключением драгоценных, не может стоить, с работою более 25 руб. за пуд. Равно он отвергал возможность постановки на аппарат нефтяной машины на том основании, что огонь из цилиндра по трубке сообщится с резервуаром и воспламенит нефть. Также, что не будет возможности укрепить машину в лодке аппарата и что при ходе поршней от ударов лодку будет раскачивать и разрушится весь аппарат. Все эти суждения, доказывающие полнейшее незнание с действительным практическим и современным состоянием техники, клонились, как я могу заключить из последствий, к тому, чтобы сразу убить во мне уверенность в возможности осуществления моего проекта...

В то же время, желая получить копию протокола заседания комиссии, я был удивлен тем, что не нашел в нем уже ничего того, что комиссия 12 апреля признала за невероятное, все это было выкинуто из протокола и в нем оставлен для меня один только вопрос, касающийся работы винта в воздухе...

...Из канцелярии я получил бумагу, в коей делопроизводи-

тель комиссии г. полковник Вальберг сообщил, что вследствие поручения г. председателя комиссии, данного ему еще 16 июня, он уведомляет меня, что комиссия не считает себя обязанною вступать со мной в объяснения по замечаниям своим на мои вычисления и что она, сделав свое заключение о моем проекте, представила его уже по начальству.

Таким вовсе непредвиденным для меня способом комиссия, обсуждая и ведя дело канцелярским и келейным путем, отняла у меня возможность представить ей мои окончательные выводы о размерах частей аппарата, силы его машины и других условий. Кроме того, комиссия, обсуждая дело и представляя из себя судей над моим трудом, поставила приговор, отняв у меня право не только личной защиты, которое по современным понятиям и законоположению дается всякому судимому, но даже не дала мне возможности высказаться письменно и опровергнуть ее ошибочные взгляды на мой проект...

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.