

Парашют, который разработал Котельников, не был допущен к использованию военными, потому что командование не хотело, чтобы они покидали самолёты

Статус верификации [информационного сообщения](#): Недостоверная информация

Фактчекинг: Распространено убеждение, что парашют, который разработал Котельников, не был допущен к использованию военными — якобы командование не хотело, чтобы они покидали самолёты.

В сети интернет распространено сообщение, что парашют, который разработал Котельников, не был допущен к использованию военными, чтобы солдаты не покидали самолёты. Это утверждение можно встретить и в научно-популярных книгах, и в [газетных статьях](#), и в блогах. В частности пост [интернет-ресурса «Русская семёрка»](#) сообщает, несмотря на то, что испытания прошли хорошо, парашют был забракован, и Главное управление инженерных войск российской армии отказалось принимать его в производство.

«Соображения, по которым это приключилось, были поразительными: великий князь Александр Михайлович Романов, который курировал Императорский военно-воздушный флот, выразил опасение, что, если снабдить всех пилотов таким устройством, они начнут покидать аэропланы „при малейшей опасности“. Его резолюция гласила, что „парашюты в авиации — вообще вещь вредная“, что дорогие аэропланы, которые Россия завозит из-за границы, гораздо дороже, чем жизни людей, которые „найдутся, не те, так другие“. А аэропланы нужно беречь. И изобретение Котельникова запретили», — написано в блоге.

Напомним, Глеб Котельников — выдающийся русский изобретатель, создатель первого авиационного ранцевого парашюта. Рассказывают, что страсть к изобретательству появилась у Глеба ещё в детстве — он мастерил разные игрушки и технические приспособления, но при этом увлекался также и театром, фотографией и музыкой — пел и играл на скрипке. Нужно сразу отметить, что собственно парашют Глеб Котельников, конечно, не изобретал. Но он его усовершенствовал таким образом, что все современные парашютные системы считаются производными от парашютов Котельникова.

В 1910 году над изобретением ранцевого парашюта безуспешно трудились учёные Европы и Америки. Это была не первая попытка обезопасить пилотов — на самолёты тех лет крепились специальные куполы, напоминающие длинные сложенные зонты. Они выполняли функцию парашюта для всего летательного средства, но были очень тяжелыми и при аварии часто отваливались в первую очередь. Но на создание своей версии парашюта Котельникова сподвиг несчастный случай. Он стал свидетелем, как известный лётчик, морской офицер Лев Мациевич, пытался подняться на рекордную высоту на самолёте Farman IV. Через восемь минут после взлёта аэроплан разломился пополам. Мациевич разбился, упав с высоты около 400 метров. Под впечатлением от аварии он стал изобретателем и два года спустя представил миру опытный образец ранцевого парашюта.

Первый парашют Котельникова РК-1 — ранцевый, Котельникова, модель первая — имел округлую форму и укладывался в алюминиевый короб, снабжённый мощными пружинами, которые выбрасывали находившиеся на подвижной полке стропы и шёлковый купол в воздух после выдергивания специального кольца. Он первоначально состоял из прочных пенёковых ремней. Масса парашюта составляла чуть больше 7 кг, а ранца — 2 кг.

Не смотря на успешно пройденные испытания, запатентовать изобретение и получить финансирование в России не удалось. Так, [«Аргументы и факты»](#) пишут: *«Не дождавшись»*

поддержки со стороны государства, Котельников неожиданно получил её от коммерсантов. Производить парашюты его модели взялось питерское „Товарищество В. А. Ломач и К°“. Оно же представило изделие на конкурсе во Франции, где впервые с ранцевым парашютом прыгнул живой человек, а не манекен. Это был студент Петербургской консерватории Владимир Оссовский. Изобретение Глеба Котельникова получило признание за рубежом: он стал владельцем патентов во Франции, Германии и США».

И если обо всей истории создания парашюта различные источники сходятся, то о причинах отказа от него возникает много споров. [Газета.ру](#) сообщает, что «изобретатель обратился в российское военное ведомство с просьбой выделить деньги на испытание, усовершенствование разработки и её патентование, однако несмотря на первоначальный энтузиазм генералов его изобретение в конце концов было отклонено „за ненадобностью“. Великий князь Александр Михайлович, заведовавший военной авиацией, плохо относился к парашютам, считая, что они потворствуют трусам». А портал [«Сноб»](#) в своём историческом проекте пишет: «В главном военно-инженерном управлении страны парашют Котельникова отвергли „за ненадобностью“: по стандартам 1911 года лётчик мог покинуть самолёт только с раскрытым парашютом. Считалось, что в ином случае он неминуемо погибнет от рывка при раскрытии купола. Убедить чиновников в своей правоте Котельников не смог и меньше чем через год, 20 марта 1912 года, запатентовал свою разработку во Франции».

В основном, все источники сходятся на том, что против применения парашютов был Великий князь Александр Михайлович Романов (1866–1933). Не смотря на то, что он был одним из главных энтузиастов развития военной авиации в России, ему приписывают фразу «Дорогие аэропланы, которые Россия завозит из-за границы, гораздо дороже, чем жизни людей. Найдутся, не те, так другие».

Впервые информация о том, что великий князь негативно отнёсся к парашютам, встречается в книге самого Котельникова [«История одного изобретения: русский парашют»](#), опубликованной уже в советское время, в 1938 году. В ней содержатся весьма резкие оценки дореволюционной России и её правящего класса. В частности, Котельников пишет: «В конце империалистической войны у парашюта было уже немало друзей. Нашлись генералы, которые оценили пользу парашюта. Они просили великого князя Александра Михайловича, который тогда был главным начальником российских воздушных сил, обязательно ввести парашюты в авиации. На этом докладе князь начертал такую резолюцию: „Парашют вообще в авиации — вещь вредная, так как лётчики при малейшей опасности, грозящей им со стороны неприятеля, будут спасаться на парашютах, предоставляя самолёты гибели“. Какой разительный контраст с этой резолюцией представляют замечательные слова, сказанные великим вождём нашей страны тов. Сталиным одному из наших доблестных лётчиков, ныне герою Советского Союза, полковнику Чкалову: „Ваша жизнь дороже нам любой машины“».

При этом Котельников не указывает, каким образом ему стало известно о резолюции великого князя. Не случайно в [наиболее полной биографии](#) Котельникова за авторство Геннадия Черненко (1988) фразы великого князя о вреде парашютов нет. В работах военных историков, посвящённых российской авиации в годы Первой мировой войны, критика парашютов великим князем Александром Михайловичем не упоминается. В статье Леонида Минова [«Применение парашютов в русской армии в период Первой мировой войны»](#) (1976) указано, что в начале войны Главное военно-техническое управление заказало 70 парашютов системы Котельникова, которые выделили отрядам бомбардировщиков «Илья Муромец» и воздухоплавательным ротам, использовавшим дирижабли. Однако парашюты долгое время лежали без дела из-за того, что сами лётчики были «морально не подготовлены» к их использованию, то есть, очевидно, не доверяли новому изобретению.

Ситуация изменилась, когда стало известно об успешных прыжках с парашютами группы французских воздухоплателей под Верденом весной 1916 года. Парашютов Котельникова не хватало, и российское командование заказало во Франции большую партию парашютов системы

Жюкмеса. Одновременно с этим авиаторы пытались дорабатывать и модель Котельникова.

Подтверждение о снабжении пилотов Первой мировой войны парашютами можно найти в [«Известиях»](#): *«Как только началась война, о парашютах вспомнили. Знаменитый пилот Глеб Алехнович, летавший на „Илье Муромце-5“, обратился к военному ведомству с просьбой о комплектовании боевых многомоторных самолётов ранцевыми парашютами. Идею поддержало командование „Эскадры воздушных кораблей“, в которую входили „Муромцы“, — лётчики этих машин ценились на вес золота. Поручика Котельникова, который был мобилизован с началом войны, вызвали из действующей армии для налаживания производства его РК-1. Считается, что на всех фронтах союзных стран благодаря парашютам спаслось около 800 лётчиков и воздухоплавателей».*

Таким образом, информацию, что военное командование было против использования парашютов, изобретенных Котельниковым, можно считать недостоверной. Нет документальных свидетельств, что командование когда-либо официально запрещало парашюты, а приписанная великому князю Александру Михайловичу цитата, вероятно, была написана самим Котельниковым. Однако слухи о том, что начальство больше заботится о машинах, чем о людях, действительно могли быть распространены среди российских лётчиков. И командование, и, вероятно, часть лётчиков попросту не до конца доверяли парашютам, поэтому они использовались реже, чем могли бы.

Материал подготовлен в рамках совместного проекта учёных СФУ с [«Ланша Медиа»](#), направленного на разоблачение недостоверной информации.

30 октября 2023 г.

© Сибирский федеральный университет. Редакция сайта: +7 (391) 246-98-60, info@sfu-kras.ru.

Адрес страницы: <https://news.sfu-kras.ru/node/28213>