

*Выдающийся русский изобретатель в области
кораблестроения и военно-морского дела*



**Лев
Макарович
Мациевич**

Памяти первой жертвы русской авиации посвящается...

(редакция газеты благодарит РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА за предоставленную возможность работы с уникальными документами)



† Кап. Левъ Макаровичъ Матцевичъ

Прошло уже более 100 лет с того трагического дня, когда оборвалась жизнь талантливого и преданного своему делу морского инженера и новоиспеченного авиатора Льва Матцевича. Многие из тех, кто лично был знаком с Львом Макаровичем, отмечали незаурядные способности и высоко ценили его изобретения. Он был одним из тех немногих людей, которые умели воплощать самые смелые идеи и проекты в готовые чертежи с точными расчетами. Он был одним из тех русских, которые за свою короткую жизнь успевают продвинуть науку на десятилетия вперед, дать мощный импульс для нового витка в науке и технике.





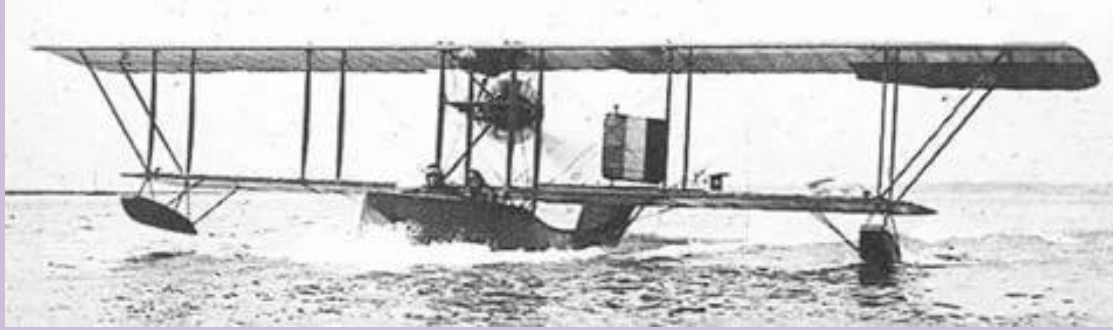


Лев (Левко́) Мака́рович Маци́евич

(укр. *Левко Макарович Мацієвич*;

1 [мая 1877](#), [Александровка](#), [Чигиринский уезд](#), [Киевская губерния](#) —
24 сентября [[7 октября](#)] [1910](#), [Санкт-Петербург](#)) — российский
авиатор украинского происхождения, [капитан](#).

Деятель украинского национально-освободительного движения,
сооснователь [Революционной украинской партии](#). Погиб в первой
авиационной катастрофе в Российской империи.



- Родился в мещанской семье. В 1901 году окончил [Харьковский технологический институт](#), в 1902 году — [Морское инженерное училище](#) (экстерном), в 1906 году — [Николаевскую морскую академию](#).
- В 1908 году начал служить в Морском техническом комитете, с 1909 года — в отделе воздухоплавания.
- Мациевич очень внимательно наблюдал за развитием авиации, на одном из заседаний в отделе он представил первый в мире проект [авианосца](#), способного нести 25 самолётов. В этом проекте он первым в мире предложил идею катапульты и тормозной системы, ограничивавшей пробег самолёта по палубе.
- В 1910 году Мациевич был направлен в Европу для изучения мирового авиационного опыта. Во Франции он прошёл обучение в авиационной школе [Анри Фармана](#) и в числе первых российских летчиков получил диплом школы.



- 24 сентября (7 октября) 1910 года Мациевич выступал с показательными полётами в Санкт-Петербурге на Всероссийском празднике воздухоплавания.
- Мациевич решил взлететь на самолёте на возможно максимальную высоту. Ровно в 18 часов его самолёт начал разваливаться в воздухе на глазах у потрясённых зрителей.
- Мациевич стал первой жертвой авиационной катастрофы в Российской империи. Его смерть привела к изобретению ранцевого парашюта Глебом Котельниковым.



Памятный камень на месте
гибели Мацевича

...Одна из расчалок
лопнула, и конец её
попал в работающий
винт. Он разлетелся
вдребезги; мотор был
сорван с места.
«Фарман» резко клюнул
носом, и ничем не
закреплённый на своём
сиденье пилот выпал из
машины...



Могила Мацевича на Никольском
кладбище
Александровской лавры в Санкт-
Петербурге



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



Изобретатель Глеб Котельников

- Глеб Евгеньевич появился на свет 18 января (по старому стилю) 1872 года в семье профессора высшей математики и механики Петербургского института.
- Молодой Котельников проявил незаурядные способности в обучении игре на рояле и других музыкальных инструментах. В короткие сроки талантливый парень освоил мандолину, балалайку и скрипку, начал самостоятельно писать музыку.
- У парня от рождения были, что говорится, «золотые руки», из подручных средств он легко мог смастерить замысловатое устройство.
- Глеб мечтал попасть в консерваторию или технологический институт, однако планы пришлось резко поменять после внезапной смерти отца.
- Он добровольцем ушел в армию, поступив в военное артиллерийское училище в Киеве; окончил его в 1894 году с отличием.

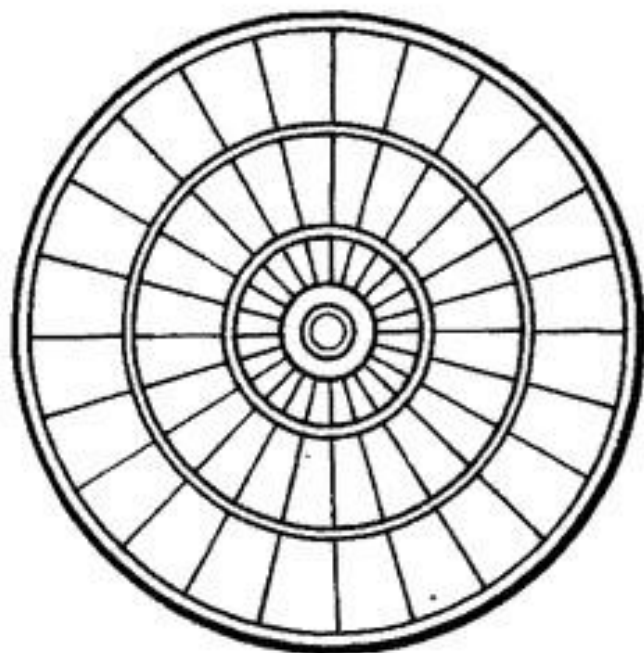
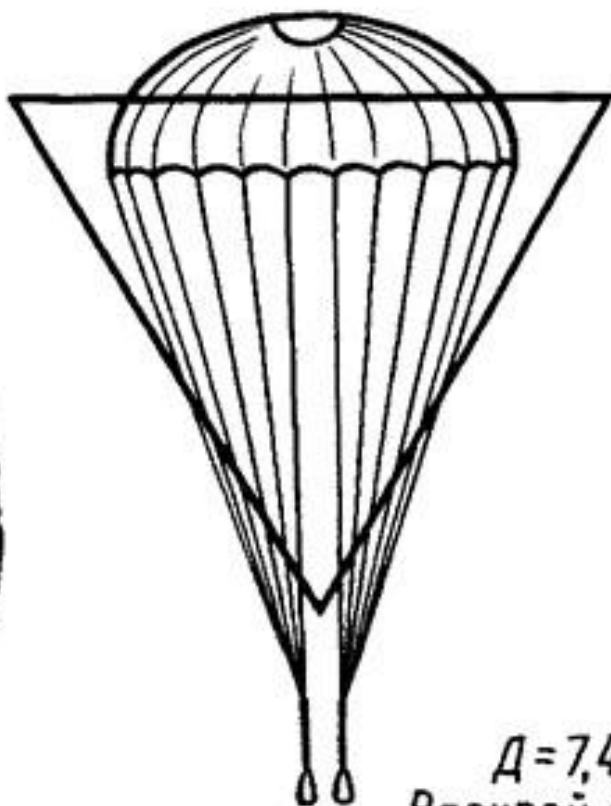


Десять лет Котельников проработал акцизным чиновником.

Глеб Евгеньевич был и актером, и художественным руководителем местного театра.

Он продолжал конструировать. В 1910 году семья Котельниковых приехала в Северную столицу, а Глеб Евгеньевич устроился в труппу Народного дома, став на тридцать девятом году жизни профессиональным актером под псевдонимом Глебов-Котельников.

Глеб Евгеньевич стал свидетелем страшного события крушения самолета Мациевича. После этого случая он принял твердое решение — обезопасить работу летчиков, построив для них специальное спасательное приспособление, способное безотказно функционировать в воздухе.



$D=7,4\text{ м}$

Раскрой формы плоского круга

Клиньев - 24

В край парашюта пропущен трос $\Phi 1,5\text{ м/м}$

Стропы разделены на два плеча

Полюсное отверстие 130 м/м





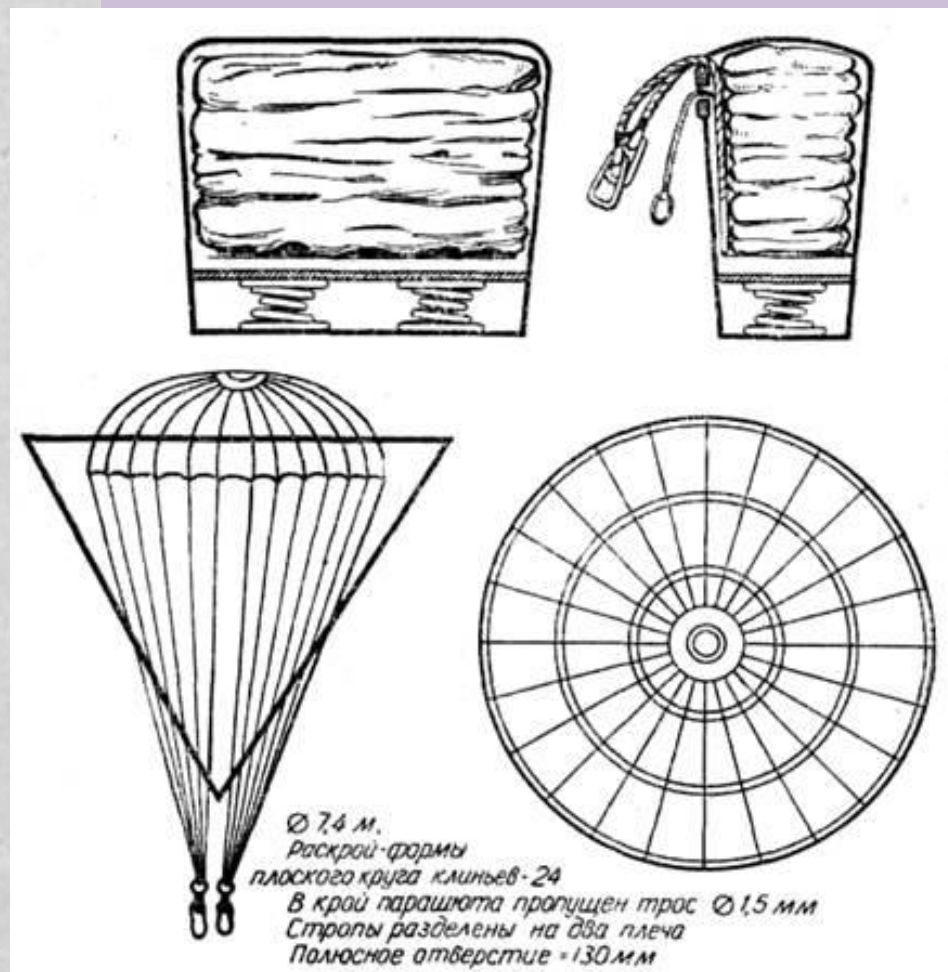


Рис. 6. Подготовка к испытаниям парашюта Г. Е. Котельникова РК-1 в деревне Салюзи, около Петербурга, 6 июня 1912 года. На фотоснимке изображен момент перед подъемом аэростата. В корзине аэростата летчик Горшков, который проверяет испытываемый парашют. К корзине прикреплен кукла-манекен с парашютом РК-1.

В 1911 г. петербургский актер Глеб Котельников запатентовал первый в мире ранцевый парашют. На это изобретение его вдохновила... жена Юлия Васильевна



Он назвал его "РК-1", то есть "Русский, Котельников – первый"

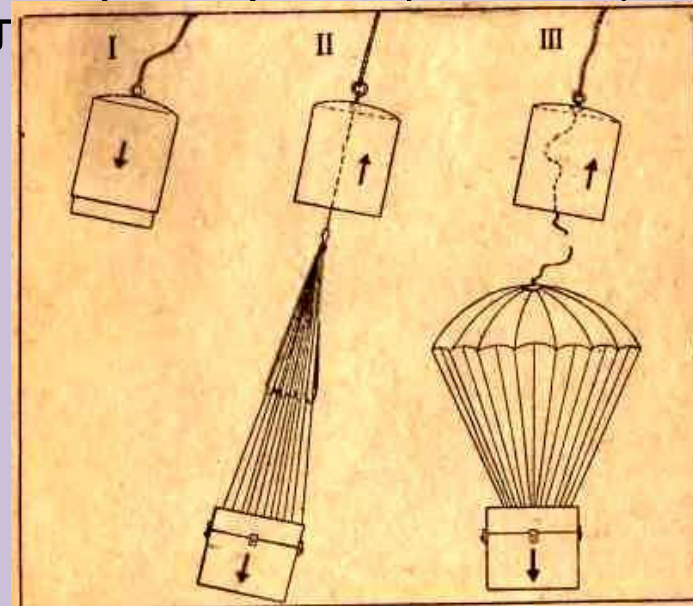
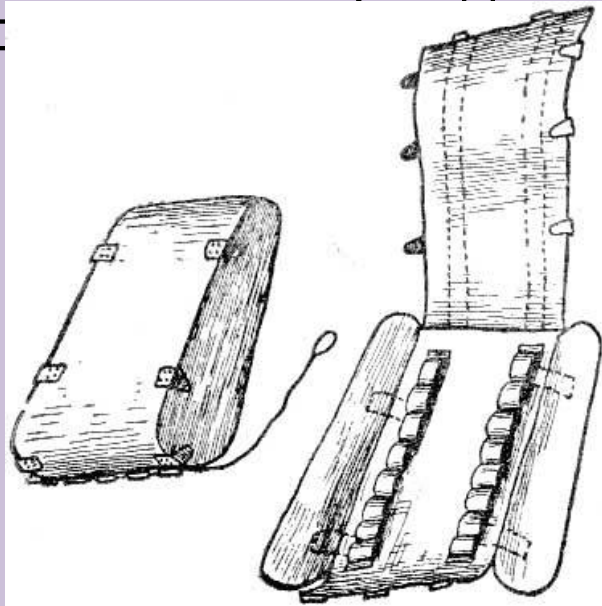


Парашют имел круглую форму, укладывался в металлический [ранец](#) расположенный на лётчике при помощи подвесной системы. На дне ранца под куполом располагались пружины, которые выбрасывали купол в поток, после того как прыгающий выдергивал вытяжное кольцо. Впоследствии жёсткий ранец был заменён мягким, а на его дне появились [соты](#) для укладки в них [строп](#). Такая конструкция спасательного парашюта применяется до сих пор.



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

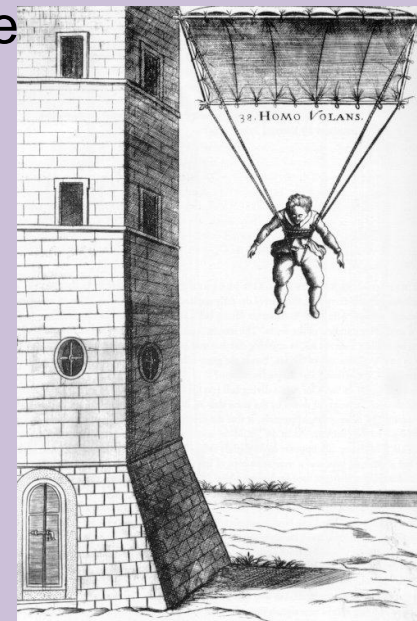
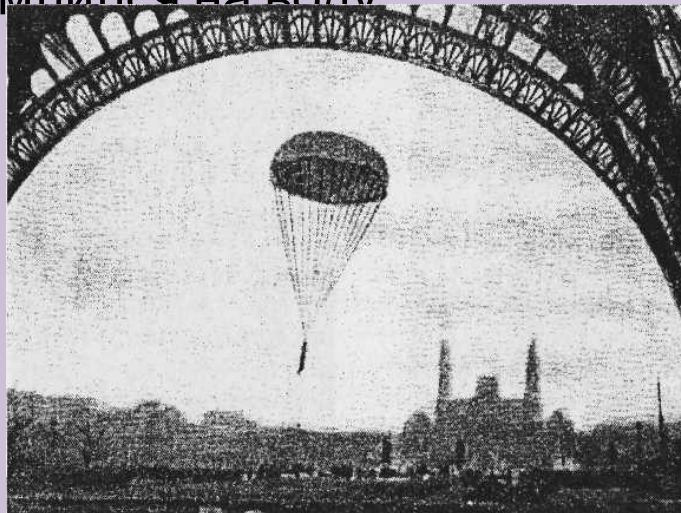
- Парашют Глеба Евгеньевича, позднее названный им РК-1 (Русский-Котельниковский вариант модель первая), состоял из одеваемого на спину металлического ранца, у которого внутри находилась специальная полочка, положенная на две спиральные пружины. Стропы укладывались на полку, а уже на них сам купол. Крышка была сделана на петлях с внутренними пружинами для более быстрого открывания. Чтобы открыть крышку, летчик должен был дернуть за шнур, после чего пружины выталкивали наружу купол. Глеб Евгеньевич предусмотрел механизм принудительного открывания ранца — замок ранца при помощи особого троса соединялся с самолетом. Если летчик по каким-либо причинам не мог дернуть за шнур, то страховочный трос должен был открыть ранец за него, а затем под



- 27 октября 1911 года Глеб Евгеньевич подал в Комитет по изобретениям заявку на патент. Не желая вдумываться в математические расчеты Котельникова, комиссия забраковала замечательное устройство, наложив резолюцию «За ненадобностью»
- Зарегистрировать парашют ему удалось во Франции 20 марта 1912 года.
- 2 июня 1912 года Котельников провел испытания парашюта на прочность материалов, а также проверил силу сопротивления купола. Для этого он прикрепил свое устройство к буксировочным крюкам автомобиля. Разогнав машину до 70 верст в час (около 75 км/ч), изобретатель дернул спусковой шнур. Парашют мгновенно раскрылся, а автомобиль тотчас же был остановлен силой сопротивления воздуха.



- В то время, пока Котельников тщетно пытался реализовать парашют на Родине, за ходом событий пристально следили из-за границы.
- Глеб Евгеньевич, находящийся в чрезвычайно тяжелых материальных условиях, дал согласие конторе «Ломач и К°» представить его изобретение на конкурсах в Париже и Руане. А вскоре предприимчивый иностранец получил у правительства Франции разрешение на выполнение прыжка с парашютом живого человека. Желая так же вскоре нашелся — им стал русский спортсмен и ярый поклонник нового изобретения Владимир Оссовский, учащийся Петербургской консерватории. Местом был выбран мост через Сену в городе Руане. Прыжок с пятидесяти трехметровой высоты состоялся 5 января 1913 года. Парашют отработал безотказно, купол полностью раскрылся, когда Оссовский пролетел 34 метра. Последние 19 метров он



1

землился на воду

- Началась Первая Мировая война.
- Военное министерство обратилось к Глебу Евгеньевичу с просьбой изготовить опытную партию в 70 штук.
- Парашют РК-1 широко применялся в советской авиации на разных фронтах.
- Наряду с внедрением парашютов в области авиации, они привлекали все большее внимание простых жителей.
- В августе 1923 года Глеб Евгеньевич предложил новую модель с полумягким ранцем, получившим название РК-2.
- Модель РК-3 совершенно оригинальной конструкции увидела свет в 1924 году и являлась первым в мире парашютом с мягким ранцем.
- Глеб Евгеньевич в 1924 году сконструировал и запатентовал корзинное спасательное устройство РК-4 с куполом диаметром двенадцать метров.
- После начала Великой Отечественной войны Котельников оказался в блокадном Ленинграде. Несмотря на свои годы, почти ослепший изобретатель принимал активное участие в противовоздушной обороне города, бесстрашно перенося все тяготы войны.
- Глеб Евгеньевич продолжил творческую деятельность, в 1943 году вышла его книга «Парашют», а немного позже исследование на тему «История парашюта и развитие парашютизма».

Глеб Евгеньевич Котельников

(1872-1944)



- В 1911 создал первый авиационный ранцевый парашют В 1912 парашют успешно прошел неоднократные испытания, но все же вначале был отклонен военным ведомством России. Только в 1914, во время первой мировой войны, был использован для снаряжения летчиков, летавших на бомбардировщиках "Илья Муромец". В годы Советской власти он значительно усовершенствовал конструкцию своего парашюта, создав новые модели и ряд грузовых парашютов.





ГЛЕБ ЕВГЕНЬЕВИЧ КОТЕЛЬНИКОВ.
Первый русский конструктор

Г. КОТЕЛЬНИКОВ

ИСТОРИЯ ОДНОГО ИЗОБРЕТЕНИЯ

РУССКИЙ ПАРАШЮТ

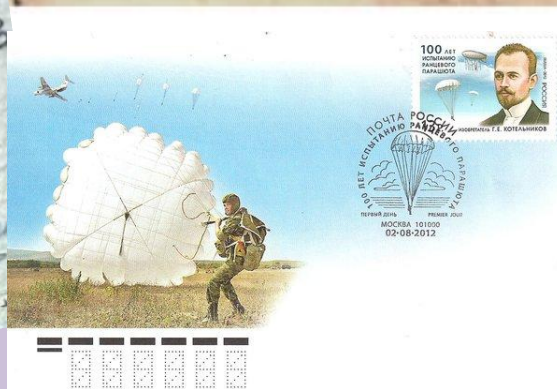
Предисловие мастера СССР по парашютному спорту
орденоносца А. Фотеева



Центральный Комитет
Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1988 Ленинград



www.zastuga.ru





**Памятник Г. Е. Котельникову на
Новодевичьем кладбище**