

ДАТА

«Заблуждения» Циолковского

У ЕГО ПРОЕКТА ОКАЗАЛОСЬ СЛИШКОМ МНОГО НЕДОБРОЖЕЛАТЕЛЕЙ

Валерий КУПРИЯНОВ, член-корреспондент Российской академии космонавтики имени К. Э. Циолковского

17 сентября исполняется 160 лет со дня рождения ученого и изобретателя Константина Эдуардовича Циолковского, 4 октября — 60 лет со дня запуска в космос первого в мире советского искусственного спутника Земли. События эти из разных веков, но они, несомненно, связаны между собой.

Идеи Циолковского вдохновляли создателей нашей космической техники, в частности, знаменитого конструктора Сергея Королева. А Валентин Глушко, создатель ракетных двигателей, с помощью которых был выведен в космическое пространство первый спутник, еще в юности переписывался с Циолковским, заверяя его, что межпланетные сообщения являются его «идеалом и целью его жизни».

Биография Константина Эдуардовича Циолковского внешне выглядит очень простой: недоучился в гимназии, затем занимался самообразованием, наконец, сдал экзамен на право стать учителем математики в начальных училищах. По службе перемещается только однажды — из Боровска в Калугу. Растил детей.

Но при этом было одно существенное отличие от многих коллег-педагогов. Циолковский всю жизнь занимался научным творчеством. Особую роль в его судьбе сыграл Д. И. Менделеев, который поддержал его, тогда совершенно неизвестного исследователя из провинциального Боровска. Циолковский с помощью студента Василия Лаврова (впоследствии он стал профессором Варшавского университета), ученика Д. И. Менделеева, передал в Петербург две свои работы — «Теорию газов» и «Продолжительность лучеиспускания Солнца». С надеждой, что они будут рассмотрены в Русском физико-химическом обществе, созданном Менделеевым.

В сентябре 1882 года на 40-м заседании общества под руководством его председателя профессора Санкт-Петербургского университета Федора Петрушевского вопрос о работе Циолковского в повестке дня шел шестым. Рецензентом был экстраординарный (то есть внештатный) профессор Петр Фан-дер-Флит. Тот сообщил, что представленные работы не являются открытием, хотя и обнаруживают явные способности у молодого автора. Было решено принять Циолковского в члены общества и рекомендовать перевести его в Петербург, где он мог бы более плодотворно за-

ниматься, имея доступ к научным публикациям.

Год спустя К. Э. Циолковский высыпал на рассмотрение общества две новые работы и снова с окацией через Лаврова. Их рассмотрели на сентябрьском заседании общества. Повторилась ситуация прошлого года. Вот, например, что сообщил в своем письменном отзыве профессор И. М. Сеченов: «Автор придерживается французской школы, и выводы, сделанные им, частично известны, но труд его показывает несомненную талантливость...».

В августе 1890 года К. Э. Циолковский завершает свою статью «О возможности построения металлического аэростата, способного изменять свой объем и даже складываться в плоскость». В том же году он направляет Д. И. Менделееву свою работу о

вестного ученого метеоролога и воздухоплавателя Михаила Поморцева, высказавшего свои опасения об опасности полета на таком аэростате. Ответ Циолковскому был аналогичен предыдущему — в субсидии на постройку модели отказать.

Популяризатор науки калужский друг Циолковского Василий Ассонов, пытаясь обратить на труды своего коллеги внимание высших сфер Петербурга, отправил его работу о цельнометаллическом дирижабле министру народного просвещения графу И. Д. Делянову. Следствием этого, по-видимому, явился визит инспектора Петербургского учебного округа действительного статского советника Александра Муромцева к Циолковскому в Калугу. На вопрос: «В чем вы нуждаетесь?» — изобретатель-самоучка ответил: «Мне ничего не нужно. Нужна помочь воздухоплаванию». Через некоторое время небольшое пособие на работы Циолковский все-таки получил.

Всего им было опубликовано шестьдесят пять работ, связанных с созданием дирижаблей. Более того, один из вариантов конструкции он смог запатентовать в Бельгии, Швеции, Франции, Италии, России (1910), в Австрии

На вопрос: «В чем вы нуждаетесь?» — изобретатель-самоучка ответил: «Мне ничего не нужно. Нужна помочь воздухоплаванию».

дирижабле, созданном из металла, и прилагает модель, изготовленную, правда, из бумаги.

Вопрос был рассмотрен 23 октября 1890 года в Императорском Русском техническом обществе на заседании VII (Воздухоплавательного) отдела. Против проекта выступил командующий учебным воздухоплавательным парком штабс-капитан Александр Кованько. Было решено отправить автору ответ, в котором сообщалось, что проект «не может иметь большого практического значения, почему прошу вас о субсидии на постройку модели «Воздухоплавательный отдел» отклонил».

Спустя три года Циолковский делает «второй заход» с просьбой о выдаче субсидий на строительство модели дирижабля. На этот раз выступление А. М. Кованько было более раздраженным и отрицательным, для него он привлек к обсуждению даже из-

и США (1912). Это было одно из его стойких научных увлечений.

Многие считали работы по дирижаблям большим «заблуждением» К. Э. Циолковского. Полагаю, что эти «критики» не совсем правы. Идея соорудить транспортное средство, которое не требовало дорогостоящей инфраструктуры, было бы безопасным, экономичным из-за использования сравнительно маломощных двигателей для своего перемещения, удобным в условиях российского бездорожья — вот что побуждало К. Э. Циолковского возвращаться к этому проекту на протяжении всей жизни.

Может, это прозвучит парадоксально, но, на мой взгляд, время дирижаблей по-настоящему еще не пришло. Так что своей увлеченностью ими Циолковский обогнал свое время, пожалуй, еще в большей степени, чем идеей использования ракет для покорения Вселенной.

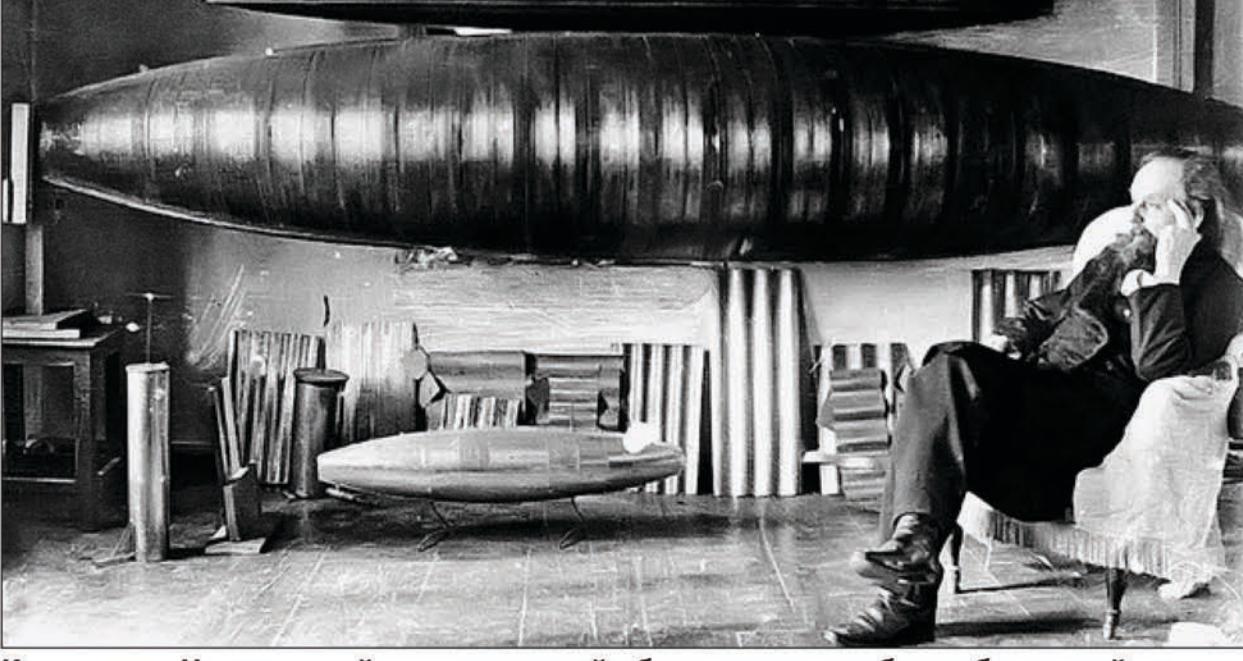


Фото В. В. Ассонова из коллекции Государственного музея истории космонавтики им. К. Э. Циолковского, г. Калуга

Константин Циолковский возле моделей оболочки дирижабля собственной конструкции. 1925 год, Калуга.