

ЭТО ИНТЕРЕСНО

ИЗ ПЕТЕРБУРГА К КОТЛАСУ НА ВОЗДУШНОМ ШАРЕ

«Я осознал, что да, цель достижима... Идея Циолковского нашли живейший интерес в моей душе...» — писал в 1924 году профессор Н. А. Рынин, столетие со дня рождения которого исполнилось в минувшем году.

Имя профессора Н. А. Рынина вписано золотыми буквами в анализ отечественной истории воздухоплавания, авиации и космонавтики. Из 255 работ по различным областям знаний, составляющих научное наследие ученого, пожалуй, наиболее примечательными были работы по популяризации авиации, ракетной техники и межпланетных сообщений.

«Рынин своими прекрасными работами... — писал по этому поводу К. Э. Циолковский, — способствовал распространению идей звездоплавания. Можно сказать, что первый специалист по этой части у нас профессор Рынин».

Успеху блестящих работ Н. А. Рынина в области воздухоплавания и авиации способствовали получение практических опытов обучения полетам на воздушном шаре, самолете и дирижабле, а также подъемы ученого на змейковых аэростатах и воздушных змеях.

Во время проведения Всероссийского праздника воздухоплавания осенью 1910 года в Петербурге Николай Алексеевич совершает ряд смелых полетов на воздушном шаре. 21 сентября Н. А. Рынин и С. И. Одинцов устанавливают новый Всероссийский рекорд высоты. Во время полета, который длился 19 часов, воздухоплаватели достигли высоты 6400 метров. В очередном полете на дальность воздухоплаватели достигли реки Волги («Петербургская газета», 23 сентября 1910 г.; журн. «Воздухоплаватель», 1910, № 10).

А «29 сентября, — как сообщила газета, — подполковник С. И. Одинцов и инженер путей сообщения Н. А. Рынин совершили полет на шаре «Василий Корн». Во время полета воздухоплавателям удалось перелететь Ладожское озеро, что до них было сделано всего два раза. Спуск произошел недалеко от Котласа».

Впоследствии ученый описал свое воздушное путешествие с

берегов Невы к Северной Двине, которое небезынтересно будет для читателей, в небе и на земле которых побывал Н. А. Рынин 67 лет тому назад.

Это воздушное путешествие началось в 18 часов 20 минут 29 сентября. Погода явно не благоприятствовала отважным воздухоплавателям. Дул порывистый ветер, и солдаты с трудом удерживали шар за веревки. Но вот раздалась команда: «Отдать аэростат!».

«И земля начала быстро удаляться под нами... Мы пересекли Ладогу. Все озеро шириною в этом месте около 90 верст мы пролетели в 3 часа 8 минут, делая таким образом около 30 верст в час», — писал Николай Алексеевич о первом этапе полета (Н. А. Рынин. В воздушном океане, СПб, 1911).

Всю ночь воздухоплаватели летели в сплошной темноте в северо-восточном направлении. Около пяти часов утра воздухоплаватели начали различать местность, над которой они пролетали. Кругом, на сколько могли различать глаза, расстилалась местность, покрытая лесами, болотами, ручьями и небольшими озерами. Через два с половиной часа под воздушным шаром промелькнули нитки Архангельской железной дороги.

К 10 часам шар, нагретый лучами солнца, поднялся на высоту 3625 метров. Вскоре воздухоплаватели увидели Северную Двину и начали спуск. «При снижении услышали крики и выстрелы. Как потом мы узнали, наш шар был принят за «нечистую силу», и выстрелами крестьяне старались ее прогнать».

Ровно в час дня 30 сентября аэронавты произвели спуск. К месту спуска начали сбегаться люди. Вначале они не решались подойти к воздухоплавателям, и только услышав их зов, подошли и начали расспрашивать, «кто мы, зачем здесь... и как мы летели «по небу».

Затем они охотно помогли складывать шар. «Мужики оказались опытными дровосеками и искусно рубили и валили деревья, на которые зацепилась сетка шара. От крестьян мы узнали, что спуск наш произошел около деревни Михайлово Семе-

новской волости близ реки Ерги — притока Северной Двины. Мужики помогли на руках отнести шар в соседнюю деревню, которая находилась в километре от места спуска. Встретить нас собралась вся деревня. Нас пригласили в избу и начали угощать... Кроме рубки и сплава леса, местные крестьяне занимаются пушным промыслом».

Николай Алексеевич рассказывал крестьянам об устройстве воздушного шара, их полете, ответил на многочисленные вопросы. После этого шар был погружен на телегу, а на другую сели воздухоплаватели и тронулись в путь. Им предстояло проехать 90 верст до ближайшей станции Котлас. Дорога была очень плохая, и телеги волочились со скоростью 2—3 версты в час. Вспоминая обратное возвращение в Петербург, Н. А. Рынин писал: «Воздушное путешествие в 900 верст было совершено за 18 часов 40 минут, а обратное возвращение в Петербург... за 6 суток» (Журн. «Народное дело», 1911, № 1, стр. 41).

Популяризация полетов имела огромное значение. Последствием их являлось приобщение широких слоев населения к идеям воздухоплавания и авиации. И в этом деле немалое место занимает деятельность Н. А. Рынина, которая была отмечена золотым знаком «За заслуги в деле научного изучения и развития воздухоплавания и искусства летания» (Журн. «Авиация и космонавтика», 1968, № 1 стр. 32).

После Октябрьской революции Николай Алексеевич с удвоенной энергией принимается за дело подготовки инженерно-авиационных кадров для Красного Воздушного Флота. В конце 20-х годов он сотрудничал с будущим академиком С. П. Королевым, который знал и ценил труды Н. А. Рынина (П. Т. Астащенко, Главный конструктор, М, 1975, стр. 77; Г. Крамаров. На заре космонавтики, М, 1965, стр. 82).

Труды доктора технических наук профессора Н. А. Рынина в области ракетной техники и межпланетных сообщений в определенной мере способствовали огромным успехам науки и техники наших дней.

Как дань заслуг ученого патриота, страстного пропагандиста идей Циолковского благодарные потомки присвоили имя Н. А. Рынина одному из кратеров на обратной стороне Луны (БСЭ, 1977, т. 22, стр. 451).

В. КОРОЛЬ.