



Жизнь большого человека. Воспоминания о Л. В. Курчевском

В тридцатые годы самолёты-истребители получили особенное оружие — 76-миллиметровые динамо-реактивные пушки конструкции Л. В. Курчевского. В ту пору ни один истребитель в мире не имел такого мощного вооружения! У пушек почти не было отдачи, так как пороховые газы выходили через специальное сопло. Безоткатные орудия весили раз в десять меньше, чем обычные пушки такого же калибра. Их можно было установить на мотоциклах, автомобилях, самолётах.

с. 20

Во время интервенции США в Корею в 1950—1953 годах зарубежная печать много писала о безоткатных пушках, как о совершенно новом оружии. При этом «забывалось», что они на четверть века раньше появились в СССР.

(Инженер-полковник М. Новиков, Рождение ракетного оружия, «Комсомольская правда», 19 сентября 1964 г.)

Как-то весной 1920 года в моей квартире при заводе «Авиаприбор» (мне было поручено организовать и пустить его) раздался звонок. Домашняя работница Маруся, человек категорических суждений, доложила: «Тебя какой-то толсторожий спрашивает». В комнату быстро вошёл приземистый, широколицый человек, представившийся Леонидом Васильевичем Курчевским. Разговор, начавшийся с просьбы гостя изготовить на «Авиаприборе» детали для автомобиля, затянулся на несколько часов и стал началом моей дружбы с остроумным изобретателем и самым весёлым, оптимистичным человеком из всех, кого я знал.

Характер и образ Курчевского складывались в безграничном увлечении новыми, часто дерзкими идеями, в стремлении к воплощению их любыми путями и средствами. Ни минуты застоя и успокоения. Полное пренебрежение к одежде и собственному внешнему виду, к условиям жизни, деньгам и благополучию.

Курчевский не имел высшего образования, но его познания, острота ума и восприимчивость поражали учёных и больших изобретателей, с которыми он советовался и работал.

с. 21

К тому времени Курчевский стал известным человеком среди инженерной общественности. Многие знали о его проектах автомобилей. Придуманый им заменитель дефицитного бензина — смесь спирта-сырца с эфиром, или, как его называл сам автор, «ханжа», — широко применяли в заводских и в военных автохозяйствах.

По инициативе Л. В. Курчевского была организована мастерская-автोलaborатория, и в ней начаты эксперименты для восстановления разрушенного автопарка страны.

Бывая у Курчевского, я не мог определить границу между домом и автोलaborаторией. Просторную квартиру в несколько комнат загромождали части автомобилей, баки, автопокрышки, приборы и инструменты, вперемежку с эскизами, книгами и самыми разнообразными ружьями — от шомпольных до штуцеров Голанд-Голанд для охоты на слонов. Было ещё несколько приветливых умных охотничьих собак, так хорошо дополнявших и разнообразивших обстановку. Всё здесь говорило об увлечениях хозяина: автомобили, оружие, охота.

Весной 1922 года по улицам Москвы с рёвом, повергавшим в страх людей и лошадей, пролетел странный экипаж на колёсах с помещённым сзади авиамотором и воздушным винтом. Это был автомобиль Курчевского, им же управляемый. Вскоре ревушая машина пролетела в Переславль-Залесский, на родину Курчевского.

*Богословский, С. Жизнь большого человека. Воспоминания о Л. В. Курчевском / С. Богословский // Изобретатель и рационализатор. — 1966. — № 6. — С. 20—22.

В этом старинном красивом городе с знаменитым Переславским озером предприимчивый Курчевский организовал технико-продовольственную базу с натуральным хозяйством и мельницей. В трудные годы разрухи и нехватки продовольствия она поставляла для коллектива мастерской-лаборатории продукты.

Сотрудники лаборатории жили несколько странным укладом, своеобразной коммуной. Большинство квартировало при мастерских, были «постояльцы» и на квартире Курчевского, а иные жили на базе в Переславле. Питались у Курчевского на дому или на базе, где варилась простая и сытная пища, что было в голодные годы немаловажным обстоятельством. Работали много, охотно и весело. Наверное, поэтому любые задания выполнялись в короткое время.

Курчевский в своей небольшой автолаборатории первым начал восстанавливать заброшенные автомашины, не стесняясь менять их «породу». Кладбище автомобилей в то время было больше, чем гаражей. На немецкий автомобиль «Даймлер» ставился американский мотор «Чандлер», на американский грузовик ставились немецкая коробка скоростей и французский мотор «Дион-Бутон». Благодаря изобретательности Курчевского многие автомобильные хозяйства в тяжёлые годы после революции обзавелись добросовестно работающим автотранспортом.

В автолаборатории велись эксперименты с эмульсиями различной рецептуры. Нужно было найти такую, которая могла бы надёжно препятствовать выходу воздуха из проколотых шин. Помню такой эпизод. Осенью 1922 года на Ходынском поле Курчевский ездил на полугрузовом автомобиле вокруг группы военных. Каждый раз, когда автомобиль приближался к военным, раздавались выстрелы из револьверов, направленные на задние шины. Но, к удивлению всех, машина прошла 10 кругов и проследовала в гараж с простреленными во многих местах покрышками. Так блестяще прошло испытание эмульсии Курчевского.

В это же время Курчевский начал постройку нового аэромобиля в виде трубы. В ней должны были вращаться воздушные винты и реакцией воздушного потока двигать этот автомобиль. Винты рассчитывал профессор В. П. Ветчинкин, которого увлекали остроумные работы изобретателя.

с. 22 Совместно со мной Курчевский стал разрабатывать торпеды. К сожалению, мне не пришлось продолжать эту интересную работу. Я был направлен на восстановление разрушенного войной бывшего Зингеровского производства швейных машин в Подольске. На время я расстался с Курчевским, а осенью 1924 года узнал о его аресте. Мне удалось увидеться с Леонидом Васильевичем в Бутырской тюрьме. Его обвиняли в растрате государственных средств. Доказать беспочвенность обвинений Курчевскому не удалось: многих денежных документов на месте не оказалось. Курчевского с некоторыми сотрудниками автолаборатории отправили в Соловецкий монастырь. Правда, невиновность этого бескорыстного, честнейшего человека была доказана, но позже.

Мы встретились в Москве, в гостинице, куда Леонид Васильевич вызвал меня вскоре после возвращения из Соловков.

Сколько было разговоров, рассказов о житье-бытье. Их хватило на много вечеров. Деятельный Курчевский и в Соловках быстро нашёл себя. Он принял нищенское хозяйство: бездействующую электростанцию, кузницу с горном, токарный станок и в придачу семидесятилетнего кузнеца. Первое, что сделал Курчевский, в административном порядке раскрепостил его. Оказывается, этот труженик и знаток ремёсел содержал «отпетого» монаха, которому исполнилось 100 лет. Был такой обычай в старых монастырях: как только монаху стукнет 100 лет, совершается церемония похорон и его возводят в сан святого покойника. Святой покойник был надоедливым иждивенцем, отравляющим своим укладом и фанатизмом жизнь кузнецу. По административному распоряжению его, кузнеца, отправили на восстановление электростанции.

Курчевский в лагере сколотил группу технического персонала. Через два года Соловки нельзя было узнать: электростанция действовала, отлично работали мастерские. Курчевский стал по существу главным инженером лагеря. Верфь выпускала по чертежам и эскизам Курчевского лодки для рыбного промысла, не боящиеся сжатия льдинами и способные пробиваться через шугу. Благодаря такому флоту между Соловками и ближайшим городом Кемью установилось постоянное сообщение. В одну из первых поездок экипаж вместе с Курчевским попал в пургу. Две недели измученные, голодные люди противостояли стихии. Лодку с заглохшим мотором, потерявшую управление, окружали километровые коварные льдины.

Потратив много часов, чтобы перетящить кладь в лодку через льдину, измученный экипаж ложился на короткий отдых. А проснувшись, обнаруживали, что льдина успела повернуть почти на 360 градусов, и всю работу надо начинать снова. Но всё же сильные выжили и, добравшись до одинокого маяка, поправились.

Авторитет Курчевского после этого случая вырос необыкновенно. В знак уважения и признания его больших заслуг в налаживании технического хозяйства Леониду Васильевичу был преподнесён подарок — охотничье ружьё и право на охоту.

Об этой трудной поре жизни моего друга я вспоминаю всегда с чувством величайшего изумления. Какую необыкновенную силу воли, оптимизма, радости ощущения жизни надо было иметь, чтобы, преодолевая суровые условия, оставаться новатором, изобретателем.

И в Соловках он изобретает. За лодками-«льдопроходцами» появляется волновой двигатель. Потом глиссер-вездеход с двигателем и воздушным винтом. На нём в полярную ночь добирались до Кеми максимум за сутки.

Об этом периоде жизни Курчевского в Соловках был снят документальный фильм, который, как мне помнится, шёл в 30-х годах во многих московских кинотеатрах.

Но и этот период миновал. С помощью наркома тяжёлой промышленности тов. Орджоникидзе Курчевский и сотрудники автолаборатории были реабилитированы.

Курчевский сразу же получил высокое назначение — уполномоченный по изготовлению опытных образцов динамо-реактивного оружия.

Разного рода комбинации ружей, выдумка оригинальных конструкций были страстью Леонида Васильевича. В 20-е годы родился впервые новый динамо-реактивный принцип пушек. Теперь Курчевский получил возможность доделать изобретение, на что ушло более пяти лет. В 1933 году генеральный конструктор Курчевский пригласил меня работать главным механиком на заводе, предназначенном выпускать динамо-реактивное оружие.

Принципиальное устройство пушки состояло в следующем: нарезной ствол, затвор с реактивным соплом, унитарный патрон с картонным дном и запалом, расположенным на окружности гильзы. При взрыве порохового заряда его давление и реакция через сопло действовали на снаряд. В момент вылета снаряда действие газов в дульной части уравновешивалось действием газов в реактивном сопле — вот почему не было отдачи. Это свойство динамо-реактивного оружия позволило не делать громоздких откатников и станин, что облегчило его вес примерно в десять раз. 3-дюймовая пушка Курчевского умещалась на старом легковом форде, весила около 140 килограммов и легко передвигалась вместе с командой и снаряжением. Предназначалось оружие для кавалерийских отрядов и устанавливалось на тачанке. Им оснащались самолёты. Предприятия, возглавляемые Курчевским, выпустили 76-миллиметровую, весящую 180 килограммов, пушку на колёсах для вооружения пехотных батальонов. Она могла легко превращаться в миномёт.

В это же время появилась 37-миллиметровая пушка (ружьё Курчевского) по типу магазинных ружей, с оригинальным зарядением с дула вручную унитарным патроном. Такая пушка-ружьё действовала бронебойным снарядом и устанавливалась на лёгкой танкетке и мотоцикле.

В 1936 году Курчевскому предложили строить вездеходы глиссерного типа с воздушным мотором и винтом для Севморпути. Он наладил производство вездеходов, и они с успехом применялись в далёких северных районах.

Работами Курчевского интересовались С. Орджоникидзе, К. Е. Ворошилов и часто бывали на испытаниях реактивных пушек. В 1937 году Курчевский был арестован и погиб в ссылке. В 1955 году его посмертно реабилитировали.

Производство пушек Курчевского прекратили и сняли с вооружения Советской Армии. Несмотря на это, динамо-реактивное оружие Курчевского вошло в историю прогресса вооружения нашей армии и демонстрируется в Центральном музее Вооружённых Сил СССР, находящемся в Ленинграде.

Говоря о Курчевском, чья жизнь была богата яркими, часто трагическими событиями и дала нашей отечественной технике новые, эффективные изобретения, справедливо будет упомянуть о верной подруге — жене Курчевского Марии Фёдоровне. Она всегда разделяла с ним радость и горе. В период Соловецкой ссылки Курчевского Мария Фёдоровна добровольно переехала в Кемь.

Заканчивая мои воспоминания о Курчевском, я буду полностью удовлетворён, если они в какой-то мере будут способствовать памяти об этом большом человеке.

С. Богословский, заслуженный изобретатель РСФСР