



## Ещё о Леониде Курчевском

Недавно в газете «Коммунар» была опубликована статья А. Шеманаева о выдающемся инженере-изобретателе, уроженце Переслава Леониде Курчевском. С большим интересом прочитал эту статью, так как сам в восьмидесятых годах занимался Курчевским. Дело в том, что летом 1985 года со дна озера Плещеева был поднят катер. В качестве экспоната военно-морского музея на «Ботике» его поставили на асфальтовой площадке за зданием музея. Возникли предположения, что этот катер — его назвали глссером из-за способности глссировать, то есть на большой скорости подниматься над водой и скользить по её поверхности — принадлежал изобретателю Курчевскому. В «Коммунаре» даже появилась статья «О чём рассказал глссер».

Вскоре я приехал в посёлок Купанское и зашёл к своему хорошему знакомому Николаю Ивановичу Башмакову. Он сидел за столом и читал газету. Ответив на приветствие, снял очки и, показывая на статью в газете, хитро прищурился:

— Видел я этот глссер и самого Курчевского.

Я немедленно схватился за блокнот и ручку. Попросил Николая Ивановича рассказать, что помнит о нашем выдающемся земляке.

К сожалению, помнит немного. Было ему в ту пору всего 12 лет. Жил в Усолье. И как все усольские ребята, сломя голову бежал к реке, как только тишину, повисшую над водой и прибрежными лесами, вспарывал редкий для тех мест звук работающего мотора.

Из-за поворота реки показывалась лодка непривычной для переславцев формы. Была она похожа на прямоугольный ящик длиной до 10, шириной до трёх метров. Высота борта полметра. В носовой части лодки передняя стенка скошена назад. Борты и корма вертикальные. На палубе впереди сиденье с рулевым колесом типа автомобильного. На корме высокий мотор с авиационным пропеллером и железным диском, поворачивающимся на оси. Диск находился в плоскости воздушной струи от винта и был связан тягами с рулевым колесом. Вращая колесо, можно было изменять направление движения лодки.

Курчевский на лодке, которую всезнающие ребята называли глссером, приплывал из Переслава в Усолье через озеро и по реке Вёксе со своими друзьями или сотрудниками по работе Кумашенским и Лапотниковым. Обычно Курчевский сидел у рулевого колеса, а Кумашенский стоял возле мотора. Оба они хорошо запомнились Башмакову. Одетый в кожаную куртку Курчевский, среднего роста, широкоплечий, с чистым красивым лицом, видно, весёлого нрава, потому что всегда шутил. И Кумашенский. мощный, высокого роста, с громоподобным голосом. Он почему-то прозвал жителей Усолья «богохулами». И когда глссер подходил к селу, кричал, заглушая шум мотора: «Эй, богохулы, встречайте!»

На шум мотора и призывный клич Кумашенского вместе с ребятами сбегалось к реке почти всё свободное от работы мужское население Усолья. Курчевский с товарищами на своей лодке обычно направлялся к озеру Сомино. Но на пути было два препятствия — плотина и деревянный мост за ней, под которым лодка не проходила. И мужики из Усолья сходились к реке для того, чтобы в обход плотины и моста протаскать её по лугу. Для этого использовалась одноосная тележка, составлявшая часть лодочного оборудования. Тележку подводили под днище и со свистом и уханьем лодка доставлялась на берег ниже моста, а на обратном пути выше плотины. Работу эту выполняли охотно, так как после её завершения Курчевский не скупился на угощение.

Башмаков помнит, как однажды летом группа во главе с Курчевским приехала в Усолье на странном экипаже — скорее всего, это были аэросани, поставленные на автомобильное шасси с резиновыми колёсами. В движение экипаж приводился мотором с воздушным винтом. Приезжие называли его аэромобилем. Они переехали на плотине реку и остановились на лугу. В стороне от машины сверкнул огонь, поднялся белый дымок и раздался грохот взрыва. Машина тотчас уехала. Прибежавшие на луг ребята увидели небольшую воронку с опалённой по краям травой. Что испытывал на лугу Курчевский, для них осталось неизвестным.

— Не знаете ли, Николай Иванович, где жил в Переславле Курчевский?

— Вот этого не ведаю. Слышал, что его мастерская была где-то недалеко от Переславля, под деревней Маурино. Точно знаю, что на Кухмаре в 1924 году он строил два дома. Мой отец продал ему для этих домов деревянный сруб. В те времена в Усолье были часты пожары и каждый хозяин старался заранее заготовить бревна и сруб из них, чтобы в случае пожара, если сгорит дом, тут же из заготовленного построить новый. И у нас в огороде хранился разобранный сруб. Так случилось, что пала лошадь. Денег на покупку новой не было, и отец решил продать Курчевскому наш сруб. На обратном пути из посёлка в Переславль я заехал на усадьбу «Ботик» посмотреть на вытасненный из воды катер, о котором рассказывалось в статье. Но за Петровским дворцом, в котором размещался музей, увидел судно, совсем не похожее на описанное Башмаковым.

Широкое в центральной части и сужавшееся к носу и корме, оно имело типичное для морских и речных катеров крутые обводы и острый форштевень. Борт в носовой и центральной частях к корме понижается до полуметра. В кормовой части дно плоское. При мощном моторе на большой скорости катер способен глиссировать.

Словом, ничего общего с лодкой 20-х годов Курчевского. Это мнение окончательно утвердилось, когда позже, в музее, увидел фотографию, сделанную в первой половине 20-х годов. На ней изображена плоская лодка с авиационным мотором, винтом, воздушным диском-рулём. На палубе лежит одноосная тележка, о которой говорил Башмаков. Возле мотора стоит рослый человек в длинном полушубке, видимо, Кумашенский, на борту сидит женщина с ружьём за спиной. Это жена Курчевского. Она передала музею эту фотографию.

Итак, вытасненный из воды недалеко от устья Трубежа катер ничего не рассказал. Наоборот, он вызвал множество вопросов: где и когда построен, как попал в Переславль, кому принадлежал, почему и когда затонул. Ответа на эти вопросы пока нет.

Теперь о пушках Курчевского. В 1936 году в состав разведбатальона 15-й Сивашской стрелковой дивизии, где я проходил срочную службу командиром лёгкого разведывательного танка, входила артиллерийская батарея, вооружённая 76-миллиметровыми безоткатными динамо-реактивными, как их тогда называли, пушками.

Эти пушки сыграли важную роль в моей жизни, ибо знакомство с ними приобщило меня к удивительному миру артиллерии и сделало артиллеристом. Через 60 с чем-то лет не все детали чётко помнятся, но я сейчас ясно представляю себе пушку, конструктором которой, как теперь узнал, был переславец Леонид Васильевич Курчевский.

Пушка была смонтирована на тумбе, установленной на шасси легкового автомобиля повышенной проходимости производства Горьковского автозавода. Её особенностью было отсутствие противооткатных приспособлений. Их роль выполняла реактивная сила, возникающая при выстреле. Достигалось это следующим образом: унитарный патрон имел капсюль не в донной части, как у обычных пушек, а сбоку. При выстреле часть газов, образующихся при сгорании порохового заряда, выталкивала снаряд из ствола, а часть прорывалась через отверстие в дне гильзы и сопло затвора в большую коническую трубу в казённой части орудия. Струя выходящих газов создавала реактивную силу, поглощавшую силу отдачи. В результате ствол при выстреле оставался неподвижным.

В статье А. Шеманаева указаны преимущества безоткатных орудий над обычными и способы их применения. Мне хочется добавить, что они обладали и существенными недостатками. Вырывающиеся из сопла газы создавали большое облако дыма и пыли, которое демаскировало позицию. Сзади орудия метров на 20—30 создавалась опасная зона, расходовалось много пороха. Не это ли привело к тому, что перед войной они были сняты с вооружения?

Пушки конструкции Курчевского, несомненно, были шагом вперёд в развитии артиллерии. Они явились предшественницами систем безоткатных орудий, получивших большое распространение в конце второй мировой войны и особенно в послевоенное время.