



Великие открытия, которых не было. Кто приписал себе знаменитые изобретения?

Тим Скоренко

28.01.2017

Наука, Прошлое

140 (апрель 2015)

10 531

16 минут на чтение

*Как-то раз автору этих строк довелось беседовать с сотрудником NASA, который рассказал очень интересную историю. Он учился в школе в начале 1980-х, на самом пике «холодной войны», и ему на полном серьёзе рассказывали, что первым космонавтом был **Джон Гленн**. Нет, все прекрасно знали о полёте **Юрия Гагарина**, просто историю решили временно «изменить» в угоду политике. Таких временных фальсификаций первенства, в угоду ли государственному престижу или просто из-за забавных недоразумений, было множество. Мы рассмотрим наиболее интересные.*

Полёт Крякутного

В городском парке Нерехты (Костромская область) возле детской площадки стоит небольшой памятник с надписью: «Нерехта — родина первого русского воздухоплателя Крякутного, который в 1731 году впервые в мире поднялся в воздух на воздушном шаре». Что это такое? Какой Крякутный? Ведь все отлично знают, что первый полёт на воздушном шаре совершили Жан-Франсуа Пилатр де Розье и маркиз Франсуа Лоран д'Арланд 21 ноября 1783 года в районе Булонского леса; конструкторами шара выступили братья Жозеф-Мишель и Жак-Этьенн Монгольфье.

Советская марка, выпущенная к 225-летию полёта Крякутного

История Крякутного — это классический пример исторической фальсификации, призванной возвысить одну нацию над другой и «застолбить» первенство в определённой области. Этому человека в первой половине XIX века выдумал известный авантюрист и фальсификатор исторических текстов Александр Иванович Сулакадзев. Родился Александр Иванович в семье обычного рязанского чиновника, потом женился, переехал в Петербург, занимался там разной канцелярщиной и имел оригинальное хобби. Он очень любил историю и коллекционировал вырезки из газет и журналов, связанные с русскими открытиями в различных научных областях, информацию о развитии ремёсел, живописи, театра и так далее. Вот только многие вещи он не просто вырезал, а переписывал.

Накопив должное количество фактов о воздухоплавании на Руси (в основном мифических), Сулакадзев решил их систематизировать и выписал в отдельную тетрадь под названием «О воздушном летании в России с 906 лета по Р.Х.». Каждый факт он обязательно снабжал ссылкой на первоисточник. Например: «1724 года в селе Пехлеце Рязанской провинции: приказчик Перемышлева фабрики Островков вздумал летать по воздуху. Сделал крылья из бычачьих пузырей, но не полетел... — Из записок Боголепова». Сулакадзев работал аккуратно, старательно, и его труд вызывал доверие. Многие выписки Сулакадзева действительно имеют ценность, к примеру, культурологическую —

так, он систематизировал сведения о полётах различных Горынычей и прочих сказочных персонажей.

В 1832 году Сулакадзев умер, а спустя семьдесят лет его тетради нашёл в частной коллекции знаменитый историк авиации и популяризатор науки Александр Алексеевич Родных. Он дважды публиковал работы Сулакадзева, в том числе фототипическим методом, то есть рисунками с сохранением оригинального почерка. Именно во втором издании 1910 года читатели заметили взбудоражившую всех запись:

1731 года в Рязане при воеводе подьячей нерехтец Крякутной фурвин сделал как мячь большой, надул дымом поганым и вонючим, от него зделал петлю, сел в нее, и нечистая сила подняла его выше берёзы, и после ударила его о колокольню, но он уцепился за верёвку, чем звонят, и остался тако жив, его выгнали из города, он ушёл в Москву и хотели закопать живого в землю, или сжечь. Из записок Боголепова.

Фрагмент той самой записи Сулакадзева о немце Фурцеле, позже «переименованном» в Крякутного

«Полёт Крякутного», иллюстрация из детской книги середины 1950-х

Так появилась легенда. Ещё до революции Крякутного начали считать первым в истории воздухоплавателем, а уже в советское время, сразу после Великой

Отечественной, ввели «факты» о нём в школьную программу. Начали розыск подробностей о полёте — поскольку Крякутного за его полёт выгнали из города, в церковных записях должны были сохраниться сведения о наложенной на него анафеме.

Крякутный попал в одно из изданий БСЭ и вообще стал совершенно официально существовавшей личностью; 225-летию его полёта даже посвятили почтовую марку. Но в начале 1950-х годов по указу Партии началась подготовка большой энциклопедии «Воздухоплавание и авиация в России до 1917 г.», и в ходе работы над книгой были извлечены из архивов оригиналы тетрадей Сулакадзева. Тут-то и обнаружили, что в записи про Крякутного три слова — «нерехтец Крякутной фурвин» — написаны позже другими чернилами поверх затёртой надписи. Слово «фурвин» до того принималось за название шара. Изначальную запись восстановили и прочли: «немец крщенной Фурцель». Исправление в рукопись Сулакадзева внёс Родных — прочтя про «крещёного немца», он решил аккуратно подправить надпись, сделав первым воздухоплавателем своего соотечественника.

Но никакого Фурцеля тоже не существовало. Первоисточником Сулакадзев называл некие «записки Боголепова», а Боголепов якобы был его дедом по матери и служил в Рязани полицмейстером. Только вот никаких Боголеповых среди рязанских чиновников не было, да и записок, судя по всему, не существовало. Сулакадзев выдумал все факты, ссылающиеся на данный источник.

А Крякутный таким образом стал результатом двойной фальсификации — сперва Сулакадзев придумал Фурцеля, а затем Родных исправил его на Крякутного. Уже в середине 1950-х в учебники вернулись братья Монгольфье, хотя имя Крякутного продолжает периодически всплывать то тут, то там.

Велосипед Артамонова



Памятник Ефиму Артамонову в Екатеринбурге

Не менее занимательна история появления мифа об изобретателе велосипеда. Конечно, имя человека, который его изобрёл, хорошо известно — это барон Карл Дрез, в 1817 году запатентовавший «машину для ходьбы». В первом велосипеде

Дреза не было педалей и привода — пассажир просто отталкивался от земли ногами. Педали к велосипеду гораздо позже придумал шотландский кузнец Киркпатрик Макмиллан.

Но в России бытовала другая версия. В вышедшей в 1896 году книге «Исторический очерк уральских горных заводов» Василия Дмитриевича Белова встречается следующий пассаж: «Во время коронации императора Павла I, следовательно, в 1801 году, мастеровой уральских заводов Артамонов бежал на изобретённом им велосипеде, за что по повелению императора получил свободу со всем своим потомством». Эта фраза сама по себе вызывает сомнения — хотя бы потому, что в 1801 году короновался не Павел, а Александр I. Но в 1910 году фамилия Артамонова снова «всплыла»: её упомянул со ссылкой на Белова (и подправленным текстом про императора) географ Иван Яковлевич Кривощёков в своей книге «Словарь Верхотурского уезда». И миф ушёл в народ.

В советское время миф начал раскручиваться в полной мере. В 1922-м в Нижнетагильском музее выставлялся неизвестно откуда взявшийся оригинальный велосипед Артамонова (на деле — классический «паук» 1880-х годов, сделанный, как показали современные исследования, из бессемеровской стали, которой в начале XIX века не существовало в природе). В 1948-м в книге историка Виктора Васильевича Данилевского «Русская техника» об Артамонове появилась приличных размеров статья, а уже оттуда история перекочевала в БСЭ, причём здесь у мифического изобретателя впервые появляются имя и отчество в виде инициалов (Е. М.) и годы жизни (1776-1841). Интересно, что чуть раньше в художественном романе Ольги Форш «Михайловский замок» Артамонов назывался Иваном Петровичем. В третьем издании БСЭ инициалы разрослись до полного имени — Ефим Михеевич, а биография превратилась в полноценное жизнеописание. Он якобы был крепостным, работавшим на Пожвинском заводе графа Всеволожского; с детства он был вынужден ходить за тридевять земель на Староуткинскую пристань, где помогал отцу, и для облегчения пути сконструировал самокат. В 1801 году Артамонов на своём цельнометаллическом самокате (собственно, велосипеде-«пауке») доехал до Санкт-Петербурга, был премирован за изобретение и получил вольную. На родине в Нижнем Тагиле он якобы построил ещё ряд велосипедов и сделал несколько изобретений; забыто же его изделие было из-за того, что владелец завода воспринял его как машину для побега крепостных рабочих. Это не шутка, это официальная биография из третьего издания БСЭ.

Велосипед из бессемеровской стали, в течение длительного времени выдававшийся за «артамоновский»

Сомнения в существовании Артамонова появились в 1980-х годах. Именно тогда обнаружили, что велосипед, хранящийся в Нижнем Тагиле, не может быть старше 1870-х; проведя расследование, никаких сведений об изобретателе до книги Белова попросту не нашли. Зато нашли исторические корни мифа — сведения о нижнетагильских кузнецах Егоре Кузнецове-Жепинском и Артамоне Кузнецовом, которые на коронации преподнесли императрице Марии Фёдоровне конные «музыкальные дрожки». Видимо, неправильно истолковав исторический документ или сознательно совершив подлог, Белов создал нового русского изобретателя — и легенда так прижилась, что для её опровержения потребовался почти век.

А многие до сих пор верят в Артамонова. В Екатеринбурге, например, недавно поставили ему памятник. Там Артамонов в одежде конца XIX века разъезжает на «пауке». Забавно, не правда ли?

Паровые роботы XIX века

Поддельная статья из газеты XIX века, нарисованной Полом Гиненом. Это Steam Man Mk III якобы 1879 года

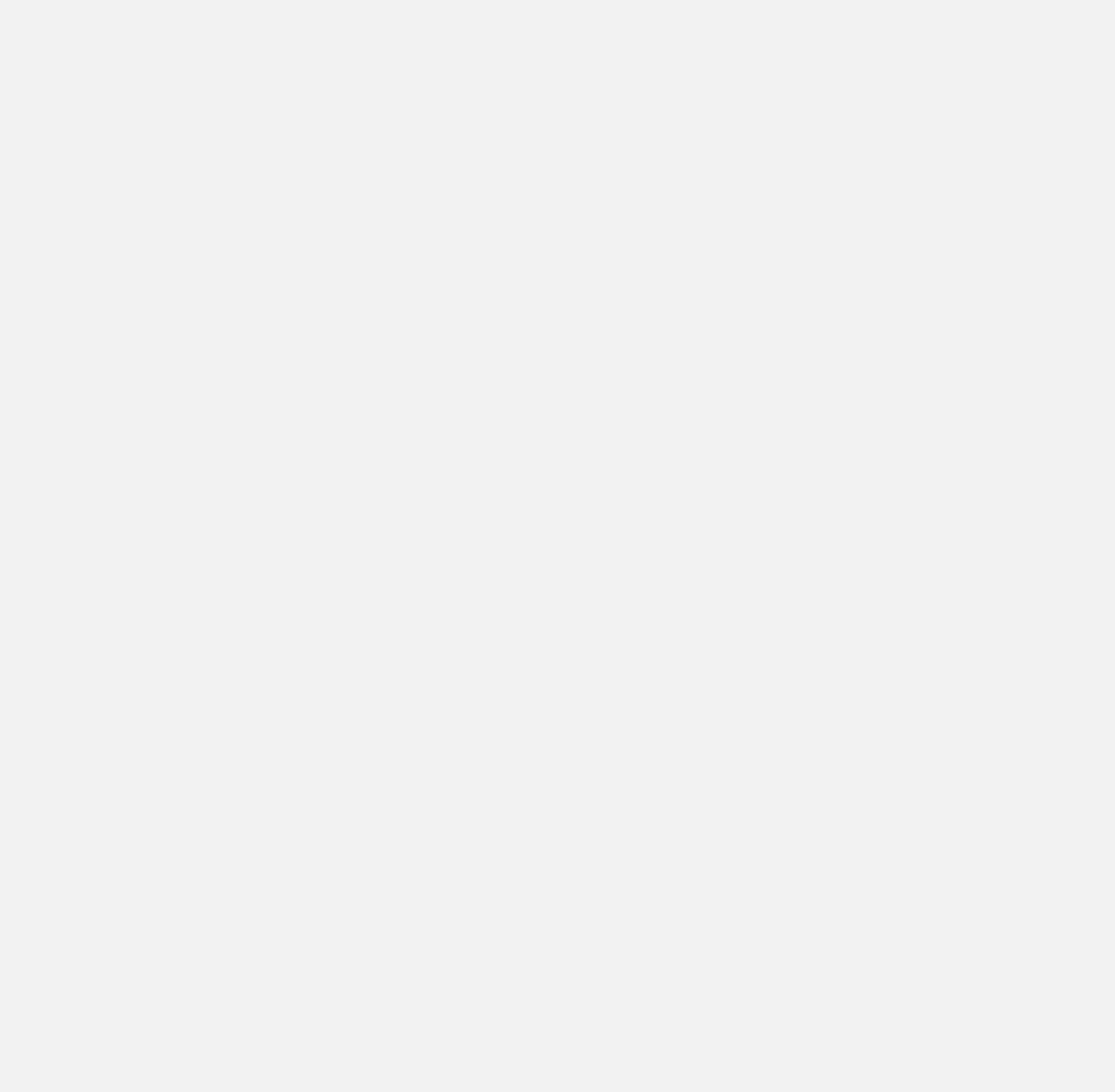
В различных источниках — как в Сети, так и в бумажной прессе — регулярно встречаются рассказы о паровых роботах, созданных в эпоху промышленной революции, в основном — во второй половине XIX века. Наиболее известны три паровых человека (Steam Man), построенные американскими изобретателями Джоном Брейнердом и Фрэнком Ридом. До наших дней дошли описания роботов и передовицы газет с гравюрами, где изображён паровой человек, тянущий экипаж.

Брейнерд сконструировал первого Steam Man в 1868 году; позже Рид выкупил у Брейнерда соответствующий патент и в 1876-м сконструировал Steam Man Mk II, тремя годами позже — робота третьего поколения, а ещё чуть позже — электрического человека и лошадь. Гравюры того времени подтверждали существование роботов. Последним паровым роботом эпохи стал Boilerplate, который даже воевал в качестве единицы устрашения на Первой мировой войне. Этот паровой человек появляется на фотографиях с Теодором Рузвельтом и полком, где он «проходил службу».

Поддельная газета с изображением первого Steam Man конструкции Джона Брейнарда

Но на самом деле ни одного из этих роботов не существовало и никаких паровых людей в XIX веке в США не строили. Всё это придумал художник-иллюстратор Пол Гинен в 2000-2002 годах. Этот профессиональный комиксист мастерски подделал старинные газеты с изображениями первых четырёх роботов и описаниями удивительных конструкций, а для пятого сделал даже ряд качественных фотомонтажей. Гинен не скрывал фальсификации — его роботы стали персонажами ряда комиксов, но, как известно, интернет — это безумное смешение фактов и подтасовок. Кто-то поверил, пустил утку, и роботы Гинена переключались в серьёзные издания о науке и технике. Даже «Мир фантастики» как-то раз едва не напечатал на полном серьёзе фотографию «робота XIX века». К слову, для изготовления фотомонтажей Гинен сделал миниатюрного Boilerplate, которого фотографировал в различных позах, монтируя потом собственные снимки с подлинно историческими. А люди поверили.

Boilerplate стоит рядом с Теодором Рузвельтом в группе солдат. Это фотомонтаж Пола Гинена



Оригинальный снимок. Никакого парового робота на нём нет

Первый полёт

Но, конечно, значительно более распространены фальсификации, основой которых послужили реальные достижения реальных людей. Достаточно просто их раздуть. Самый характерный пример — это изобретение самолёта. На протяжении всего советского времени, с 1920-х годов и вплоть до начала 1990-х, в нашей стране официально считалось, что первый самолёт спроектировал и построил контр-адмирал Александр Фёдорович Можайский. Особенно эту тему лоббировали филателия и филокартия — на марках и открытках самолёт Можайского заводился, летал, разворачивался и совершал чуть ли не регулярные рейсы. Учебники истории не отставали.

Марка с изображением самолёта Можайского

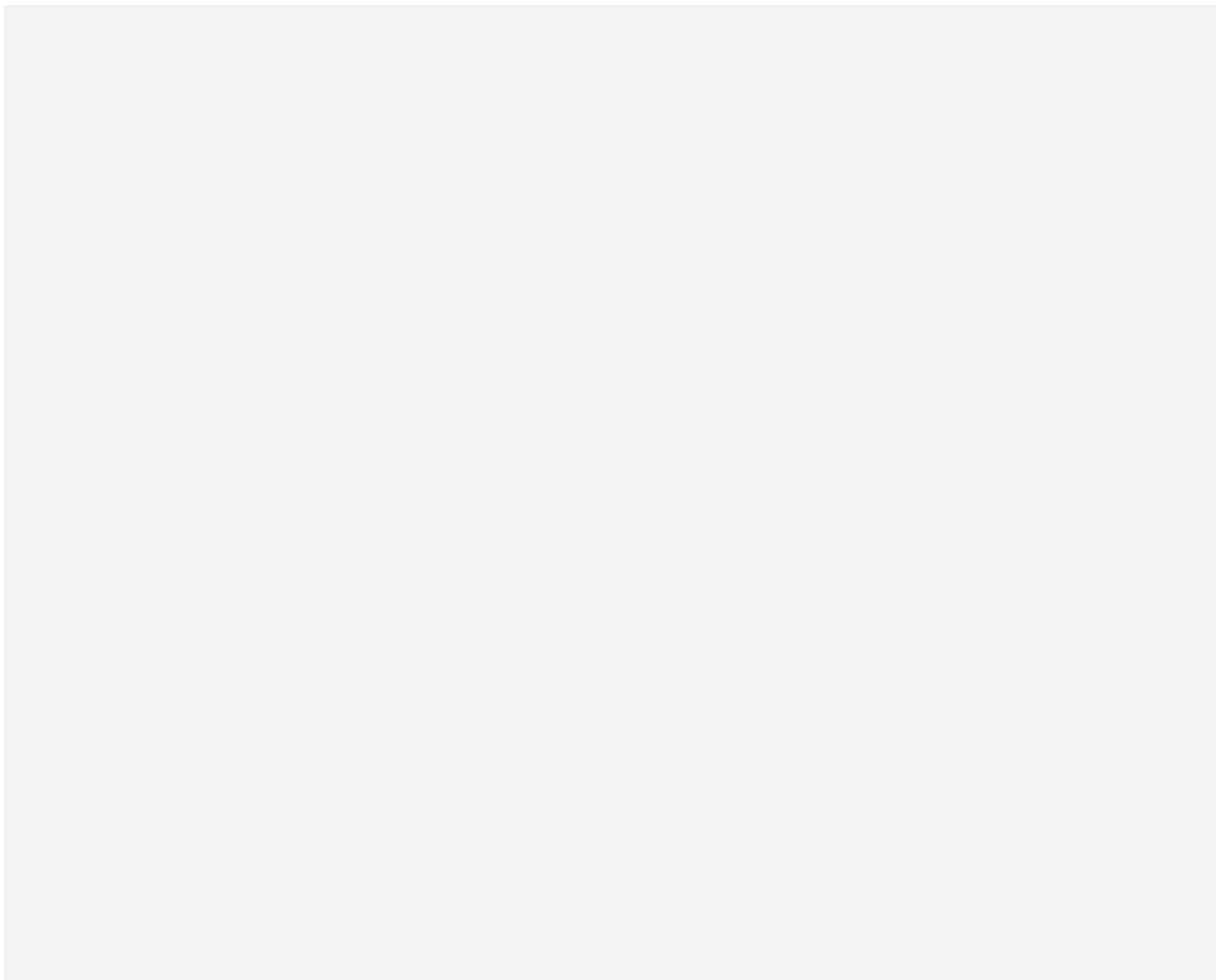
Безусловно, Можайский был талантливейшим инженером и одним из великих пионеров авиации. Он использовал в конструкции своего самолёта множество новаторских решений — например, первым додумался до механизации крыла. Но он был лишь одним из сотен авиаторов, чьи самолёты, построенные в период 1880-1910-х, так и не поднялись в воздух. Эти люди работали вслепую, ориентируясь на крайне скромные познания в аэродинамике, в основном привнесённые в науку великим английским инженером Джорджем Кейли. Именно Кейли в 1809–1810 годах опубликовал цикл статей «О воздушной навигации» и построил первый летающий планёр — пока беспилотный.

А самолёт изобретали в несколько стадий. В 1841 году англичане Уильям Хенсон и Джон Стрингфеллоу получили первый в истории патент на паровой самолёт Ariel — они планировали построить его и запустить регулярные рейсы из Лондона в Каир. Впоследствии Стрингфеллоу удалось поднять в воздух первую в истории оснащённую миниатюрным паровым двигателем модель самолёта, за что он получил медаль на Всемирной выставке в Лондоне 1868 года; модель и сейчас хранится в Лондонском музее науки и техники.

Первый полноразмерный самолёт тоже построил не Можайский, а французский офицер Феликс дю Тампль де ля Круа. Он потратил очень много времени на то, чтобы спроектировать сверхлёгкий паровой двигатель, который поднимал бы

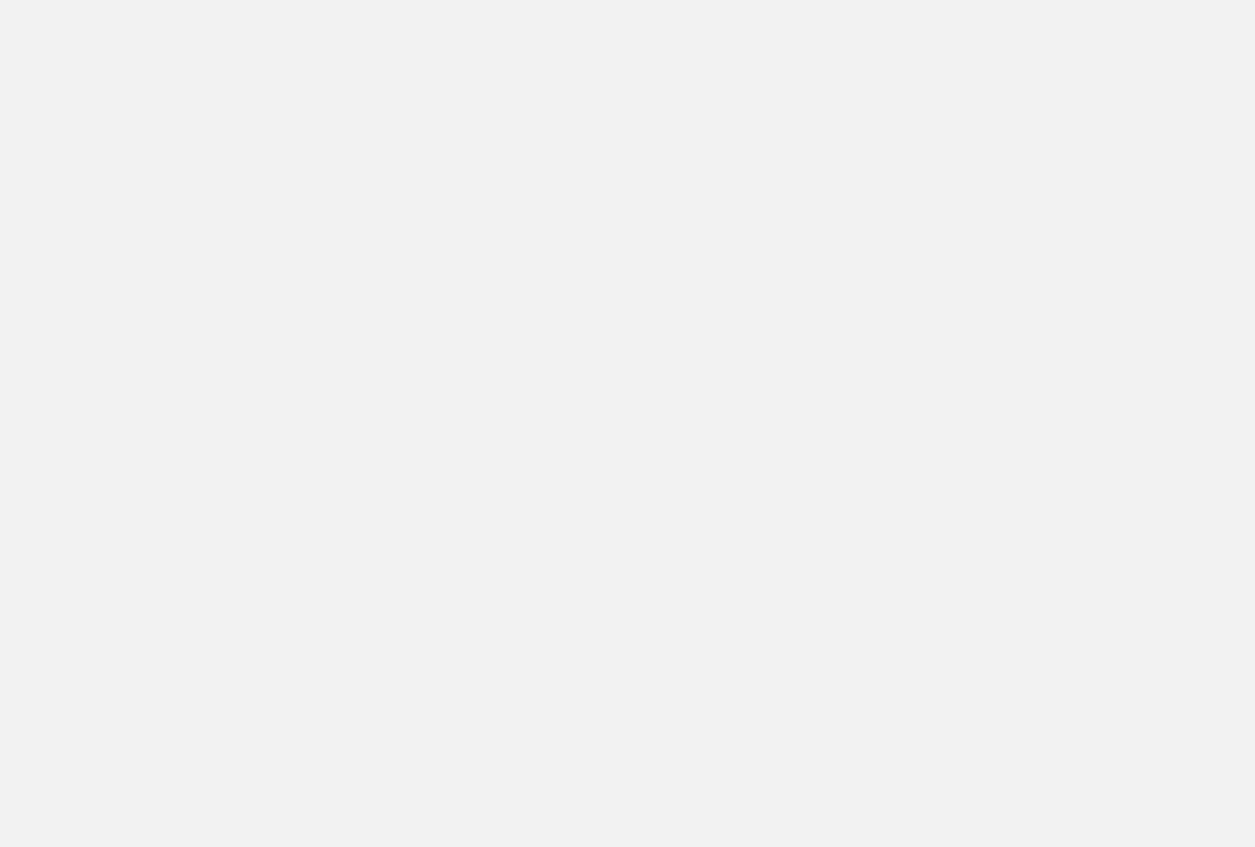
собственный вес плюс вес пилота, но его Du Temple Monoplane, построенный в 1874 году, так и не сумел взлететь. Интересно, что дю Тампль потом сделал огромное состояние на производстве своих двигателей, адаптированных для лодок и катеров.

Первыми подняли моторизированный планёр в воздух братья Орвилл и Уилбур Райт 17 декабря 1903 года. Их Flyer I взлетал только против ветра и со специальных полозьев, но факт остаётся фактом: четвёртый из испытательных полётов того дня продлился 59 секунд, а самолёт преодолел 260 метров.



Самая знаменитая фотография Flyer 1, сделанная во время одного из первых полётов в декабре 1903 года

Наконец, первый полноценный самолёт, способный самостоятельно взлетать, маневрировать в воздухе, а затем садиться на собственное шасси, сконструировал и продемонстрировал в 1906 году франко-бразильский авиатор Альберто де Сантос-Дюмон. Его 14-bis считается первым «настоящим» самолётом — без натяжек. Что интересно, тут имеет место исторический спор: в англоязычных странах первыми авиаторами официально считаются братья Райт, а во франко- и португальскоязычных — Альберто де Сантос-Дюмон. Каждый тянет в свою сторону.



Фотоснимок первого полёта де Сантоса-Дюмона в Париже (1906 год)

Можайский же — при всём уважении к его таланту — лишь один из многих, кто пытался и у кого не получилось. К слову, если бы царское правительство хотя бы чуть-чуть помогло изобретателю, обратив внимание на его начинание (предпринятое целиком на собственные средства), а не отправило материалы по диковинке в архив, самолёт Можайского вполне мог бы полететь после определённой доработки. Но история не знает сослагательного наклонения.

Высший пилотаж

Это правильная марка. Нестеров действительно первым выполнил мёртвую петлю

Изобретателем высшего пилотажа считается великий русский лётчик Пётр Николаевич Нестеров. Это правда. 27 августа 1913 года над Сырецким полем под Киевом, пилотируя моноплан Nieuport IV с 70-сильным двигателем, он впервые в истории выполнил мёртвую петлю, с тех пор получившую название «петля Нестерова». За это лётчик даже получил взыскание от начальства, поскольку рисковал ценным военным самолётом.

Но тут вышел казус. О том, что Нестеров выполнил петлю, узнал французский пионер воздушной акробатики Адольф Пегу (пилоты были знакомы и следили за достижениями друг друга) и спустя шесть дней повторил этот трюк, о чём, естественно, написали французские газеты. Достижение же Нестерова нигде толком не освещалось и вообще грозило пилоту трибуналом. Когда газеты (в том числе и русские) назвали Пегу первым исполнителем мёртвой петли, Нестеров возмутился и разослал письма во все российские газеты, плюс написал лично Николаю II с просьбой восстановить приоритет, подтверждённый, в частности, докладной и документами о взыскании за опасный трюк.

Газеты написали о Нестерове, а Николай II лично обещал разобраться с вопросом. В итоге Адольф Пегу приехал в Петербург, помирился с Нестеровым, признав его приоритет, и они выступили вдвоём, продемонстрировав высший

пилотаж перед толпой зрителей. Впоследствии за исследование глубоких кренов (Нестеров написал ряд работ по аэродинамике, основанных на собственном опыте) и выполнение мёртвой петли русский лётчик был удостоен золотой медали Киевского общества воздухоплавания. Историческая справедливость была восстановлена — но лишь благодаря упорству Нестерова и честности француза.

Телефонная история

Антонио Меуччи, изобретатель телефона. Вы знали это имя до прочтения статьи?

Фальсификации исторического первенства особенно распространены в странах с высокоидеологизированными режимами. Если послушать, например, северокорейцев, то они всё сделали первыми и все чемпионаты мира по футболу с 1930 года выиграли, хотя в то время такой страны даже не существовало на карте. Или взять, допустим, «Рухнаму», знаменитый труд Туркменбаши Сапармурата Ниязова. Достаточно привести несколько характерных цитат из этой книги, которую вплоть до 2013 года в обязательном порядке проходили в туркменских школах: «Знаешь ли ты, что первую телегу на земле смастерили туркмены? Туркменское колесо не только изменило жизнь армии и государства, но развернуло ход самой истории, дав ускорение развитию мировой науки». Или ещё: «Туркмены первыми стали выплавлять руду. Самый древний туркменский дестан — Эргенекон. Он повествует о том, как, выплавив громадную рудную гору, люди выбирают на её поверхность, выходят к свету...»

Но и страны, не отличающиеся авторитаризмом, грешат перегибами. Например, весь мир знает, что Александр Грэм Белл изобрёл телефон, а точнее, в 1876 году получил патент 174465 на «метод и аппарат для передачи речи и других звуков по телеграфу с помощью электрических волн». Но в 2002 году Конгресс США официально принял резолюцию, в которой признал изобретателем телефонной связи малоизвестного итальянского инженера Антонио Меуччи.

История эта запутанная. Меуччи перебрался в США в 1850 году в возрасте 42 лет. До того он жил в Италии и на Кубе, и по-английски говорил достаточно плохо. Ещё на родине он занимался созданием электромагнитного устройства для передачи голоса на расстоянии и к 1870 году спроектировал и изготовил около тридцати различных прототипов. В 1871 году Меуччи подал заявку на патент — аналогичную той, которую несколькими годами позже подал Белл. Проблема была

в том, что Меуччи ни в коей мере не был бизнесменом. У него хронически не хватало денег даже на жизнь, его попытки начать бизнес заканчивались банкротством, а поддержание заявки на патент в «рабочем» состоянии требовало ежегодных взносов. Когда на очередной взнос денег не хватило, заявку аннулировали, так и не выдав авторского свидетельства.

Белл же умел делать деньги на собственных изобретениях. Кроме того, он не замыкался на одном только телефоне — среди его патентов были сельскохозяйственные машины, металлоискатели, планёры и аэропланы, многочисленные электроакустические и звукозаписывающие приборы. В 1876 году он получил патент на телефон — отличный по конструкции от устройства Меуччи и более совершенный, но явно основанный на разработках итальянца.



Телефон конструкции Александра Белла (рисунок 1877 года)

Потом были суды. Меуччи судился с Беллом в течение десяти лет и в итоге в 1887 году вырвал своё первенство и патент. Но Белл к тому времени был крупнейшим поставщиком телефонных услуг в мире, его компания процветала, а итальянец оставался всего лишь бедным изобретателем, существовавшим на случайные доходы. Двамя годами позже Меуччи скончался (он был значительно старше

Белла — на тот момент ему стукнул 81 год, шотландцу же было всего 40), и его имя все забыли.

Лишь в конце XX века итальянские исследователи подняли все документы по этому делу — патентные заявки, сами патенты и свидетельства, судебные бумаги — и однозначно установили первенство своего соотечественника. Ему поставили памятник, выпустили почтовую марку, Меуччи попал в учебники по истории техники, и даже американские власти официально признали его достижение. Но скончавшемуся более века назад горе-изобретателю это было уже безразлично.

К слову, в этой истории принимал участие и третий человек — изобретатель Элайша Грей, также вступивший с Беллом в борьбу за первенство и тоже проигравший, но уже чисто технически — он опоздал с подачей документов буквально на несколько часов.

Одеяло на себя

Многие изобретения не делаются здесь и сейчас одним человеком, а получаются благодаря «собирательной» работе. Просто технический прогресс к определённому моменту приходит в состояние, когда то или иное изобретение просто обязано появиться. Технологию одновременно разрабатывает целая группа учёных и инженеров по всему миру, а затем начинаются многолетние тяжбы — кто же был первым. В принципе, описанная выше история с самолётом относится именно к этой группе.

Александр Попов демонстрирует адмиралу Макарову первую в мире радиоустановку

Сюда же можно отнести ещё два значимых изобретения — радио и электрическую лампочку. Если говорить о радио, то мнений тут множество. Хорваты и сербы однозначно скажут, что его придумал Тесла, русские — что Попов, итальянцы — что Маркони, немцы — что Герц, англичане назовут Оливера Джозефа Лоджа, индусы — Джагдиша Чандра Боше, французы — Эдуарда Бранли, и даже скромные белорусы скажут, что радио изобрёл их земляк Яков Оттонович Наркевич-Иодко. Кто прав? В том-то и дело, что никто и все одновременно. Каждый из учёных вносил в идеи радиосвязи что-то своё, причём работали они порой в совершенно разных отраслях. Например, Наркевич-Иодко в первую очередь был метеорологом и разработал прибор для регистрации грозных разрядов — но этот прибор, представленный в 1890 году, по сути был примитивным радиоприёмником. Тесла, известный своими разработками в самых разных областях, продемонстрировал принцип радиосвязи в 1891 году, значительно раньше Маркони и Попова, но вскоре охладел к исследованиям беспроводной передачи информации; если бы он отдал этому всю свою неисчерпаемую энергию, он наверняка опередил бы обоих в создании полноценного радиоприбора. В общем, из суммы слагаемых получилось то, что мы используем сегодня практически ежедневно.

Лампа накаливания — тоже сложносоставное изобретение. Принцип её работы (электродугу) совершенно синхронно показали перед локальными Академиями наук англичанин сэр Гемфри Дэви и русский учёный Василий Владимирович Петров — в самом начале XIX века. Первую лампочку в современном понимании сделал и продемонстрировал английский химик Уоррен де ля Рю в 1840 году — правда, её стоимость была запредельной. После него множество химиков и физиков совершенствовали конструкцию, разрабатывая различные типы спиралей, экспериментируя с материалами и постепенно приближаясь к той обычной лампочке, которая висит в каждом подъезде. Это и американец Джон Старр, и француз Жан Эжен Робер-Уден (он, к слову, был не учёным, а иллюзионистом и работу над лампами вёл в рамках своего шоу), и Александр Лодыгин, и Павел Яблочков, и Томас Эдисон. Наибольшим, наверное, стоит признать вклад Лодыгина — он разработал несколько типов нитей накаливания, в том числе вольфрамовую, впоследствии вытеснившую все прочие. В общем, в списке фигурируют люди самых разных национальностей и профессий, и многие страны могут «тянуть на себя одеяло». В первую очередь это явление связано с общим развитием науки. В государствах с примерно одинаковым уровнем культуры крупные открытия появляются в одно время, дополняют друг друга, переплетаются и смешиваются. Поэтому не так уж важно, кто изобрёл лампочку, самолёт или радио. Важно лишь то, что всё это действительно изобрели.

Если вы нашли опечатку, пожалуйста, выделите фрагмент текста и нажмите *Ctrl+Enter*.



Тим Скоренко

Журналист, музыкант, поэт.

<http://timskorenko.ru/>