

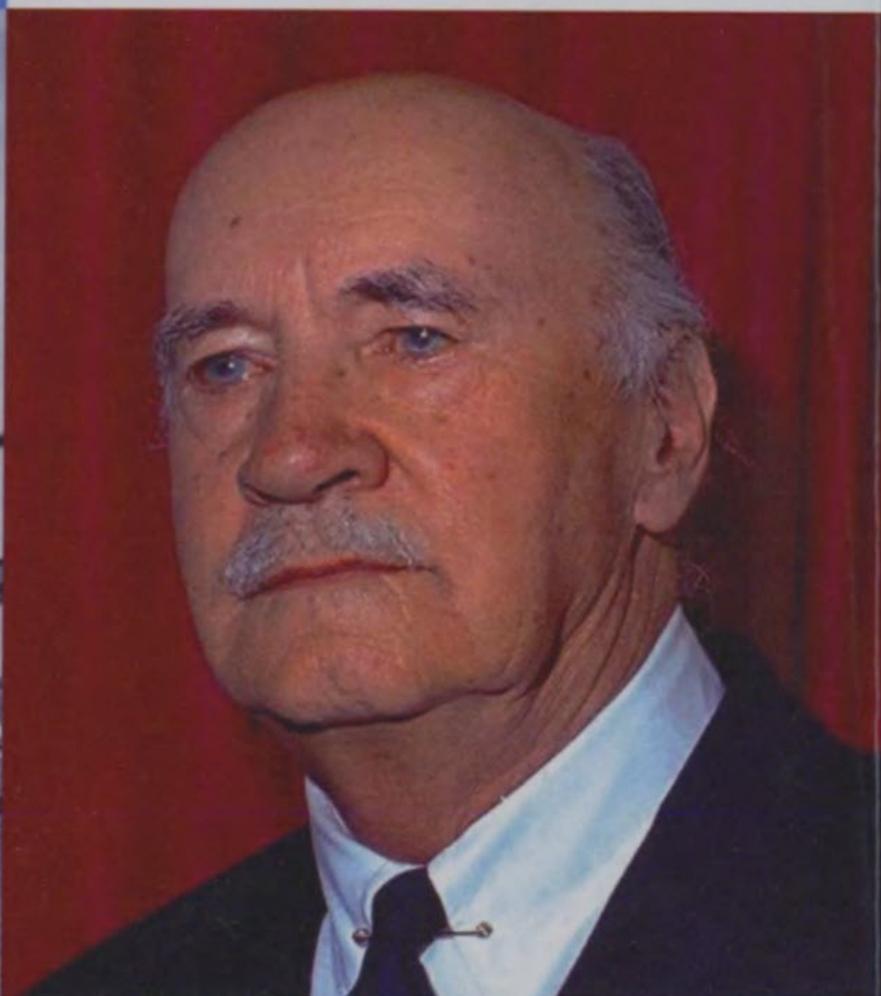
Петр Образцов

ИГОРЬ СИКОРСКИЙ



ЖЗЛ

ИГОРЬ СИКОРСКИЙ



Петр
Образцов



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Annotation



Игорь Сикорский не изобретал вертолет, зато создал семейство лучших в мире вертолетов, на которых почти во всех войнах XX и XXI веков перевозили морских пехотинцев и врачей, почту и средства тушения пожаров, негабаритные грузы и обычных пассажиров — и даже президентов США. В России этот русско-американский гений создал первые в мире огромные многомоторные самолеты «Русский Витязь» и «Илья Муромец», а в Америке, где его почтительно называли Мистер Геликоптер, — необыкновенные гидросамолеты, пересекавшие Атлантику и Тихий океан еще до Второй мировой войны.

[Адаптировано для AlReader]



FB2 книгу сделал mefysto

-
- [Петр Образцов](#)
 -
 - [ПРЕДИСЛОВИЕ](#)
 - [Глава 1](#)
 - [Глава 2](#)
 - [Глава 3](#)
 - [Глава 4](#)
 - [Глава 5](#)
 - [Глава 6](#)
 - [Глава 7](#)
 - [Глава 8](#)

-
-
-
-
-
-
-
-
-

- [ЛИТЕРАТУРА](#)

- [INFO](#)

-

-

- [notes](#)

- [1](#)

- [2](#)

- [3](#)

- [4](#)

- [5](#)

- [6](#)

- [7](#)

- [8](#)

- [9](#)

- [10](#)

- [11](#)

- [12](#)

- [13](#)

- [14](#)

- [15](#)

- [16](#)

- [17](#)

- [18](#)

- [19](#)

- [20](#)

- [21](#)

- [22](#)

- [23](#)

- [24](#)

- [25](#)

- [26](#)
- [27](#)
- [28](#)
- [29](#)
- [30](#)



ЖИЗНЬ[®]
ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ
ЛЮДЕЙ

Серия биографий

Основана в 1890 году
Ф. Павленковым
и продолжена в 1933 году
М. Горьким



ВЫПУСК

2075

(1875)

Петр Образцов

ИГОРЬ СИКОРСКИЙ

**ЧЕТЫРЕ ВОЙНЫ И ДВЕ РОДИНЫ
ЗНАМЕНИТОГО АВИАКОНСТРУКТОРА**



МОСКВА
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
2021

*

© Образцов П. А., 2021
© Издательство АО «Молодая гвардия»,
художественное оформление, 2021

ПРЕДИСЛОВИЕ

Игорь Иванович Сикорский впервые в мире создал гигантские многомоторные самолеты и уникальные вертолеты, поэтому его иногда называют изобретателем этого типа летающих аппаратов тяжелее воздуха. Первые почти 30 лет своей жизни он прожил на своей родине, в Российской империи, следующие 54 года жил и успешно работал в США и сделал для этой страны так много, что несколько в тени остались его замечательные достижения, которыми он обогатил Россию, — фантастические для своего времени многомоторные тяжелые самолеты. Однако за границей он прославился благодаря своим вертолетам и через пару десятилетий после первых не слишком удачных машин стал ведущим вертолетчиком мирового класса.

Рассказывая о знаменитом авиаконструкторе и об авиации вообще, трудно удержаться от пафосных выражений вроде «Как велика роль авиации в жизни современного человека!». Особенно велика в жизни современного человека — и, к сожалению, в смерти — роль военной авиации, которой в основном и занимался выдающийся русско-американский авиаконструктор Игорь Сикорский. Лучше всех об этом написал американский писатель Рей Брэдбери, и рассказ его хочется процитировать, разумеется, с некоторыми сокращениями.

Итак, рассказ «Человек в небе»:

«Император взглянул на небо.

А в небе был человек, и он смеялся на такой высоте, что его смех был едва слышен; и этот человек был одет в разноцветную бумагу и тростниковый каркас, образующий крылья и великолепный желтый хвост, и он парил высоко над землей...

И человек закричал с высоты, в прохладном утреннем воздухе:

— Я летаю, летаю!

Император Юань не шевельнулся. Он глядел на Великую Китайскую стену, только сейчас начавшую выходить из тумана среди зеленых холмов; на этого чудесного каменного змея, величаво извивающегося среди полей. На прекрасную стену, с незапамятных времен охраняющую его страну от вражеских вторжений, несчетные годы защищающую мир.

Зашуршала бумага, захрустел тростник, и летающий человек опустился на землю. Он гордо приблизился к императору и поклонился, хотя с его нарядом ему было неудобно кланяться. Император протянул

свою тонкую руку, прикоснулся к разноцветной бумаге, к птичьему корпусу машины. От них пахло холодным ветром.

— Разве она не прекрасна, государь?

— Да, слишком даже прекрасна.

Император хлопнул в ладоши.

— Позвать палача, — приказал император.

— Но бывает и так, — продолжал император печально, — что человеку приходится жертвовать чем-нибудь прекрасным, дабы сохранить то прекрасное, которое у него уже есть. Я не боюсь тебя, но боюсь другого человека. Кто может сказать, что когда-нибудь такой человек не взлетит к небу в такой машине из бамбука и бумаги и не сбросит огромные каменные глыбы на Великую стену?

— Отрубить ему голову! — приказал император».

Здесь все верно, знаменитый фантаст Рей Брэдбери отлично знал, что первые управляемые летающие аппараты тяжелее воздуха появились именно в Китае. И у изобретателей аппаратов была нелегкая судьба, часто причиной их гибели была злая воля императора или президента. К счастью, Игоря Ивановича Сикорского такая судьба миновала, он «всего лишь» был вынужден покинуть родину. Первую, как теперь выражаются, малую родину — Киев, и большую, то есть страну Россию. Но обрел вторую — Америку, где его стали называть Мистер Геликоптер.

И действительно, в общественном сознании давно утвердилось мнение, что Игорь Иванович Сикорский изобрел вертолет и этим прославил себя и страну своей эмиграции — Америку. Это не так, он не изобретал вертолета, хотя первые его аппараты вертикального взлета действительно были прообразами знаменитых в будущем машин. Но для развития вертолетного движения он сделал действительно очень много, и для описания его вклада в вертолетное дело надо сначала рассказать, что такое вертолет — один из видов летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Аппаратов легче и тяжелее воздуха человек придумал множество видов: воздушные шары, дирижабли, аэростаты, воздушные змеи, вертолеты, самолеты, ракеты, планеры, дельтапланы, дроны. Самыми первыми, но еще непилотируемыми аппаратами тяжелее воздуха были воздушные змеи и китайские самолетки и вертолетки из бумаги, бамбука и перьев. В китайских хрониках появление таких вертикально взлетающих аппаратов отмечено 400 годом н. э. (династия Чжоу) — именно этот год указывает и Брэдбери в своем рассказе.

Всерьез за создание вертолета взялся в эпоху Возрождения великий Леонардо да Винчи. Он спроектировал, точнее, просто нарисовал самый

настоящий аппарат вертикального взлета — взлетающий винт. И подписал свой известный рисунок так: «Я полагаю, что если это устройство винта правильно изготовить, то есть если винт сделать из льняной ткани и поры ткани пропитать крахмалом, а за счет механизма придать быстрое вращательное движение винту, то это устройство поднимется в воздух».

Но какой механизм для вращательного движения винта имел в виду Леонардо да Винчи? Оказывается, этим механизмом стали бы сами пилоты его «винтолета», которые помещались бы под винтом на огромном диске и должны были бегать по кругу и раскручивать винт за специальные палки, толкая их перед собой снизу винта. Построить свой агрегат Леонардо даже не пытался, и правильно: зачем лишние разочарования?

Зато наш великий соотечественник Михаил Ломоносов через 250 лет после Леонардо предложил использовать для вертикального подъема конкретный механизм, а именно часовую пружину, и даже построил его. В этом механизме спущенная пружина раскручивала сразу два винта (пропеллера) в противоположные стороны, и по идее вся конструкция должна была взлететь. Причем не просто так, а с конкретными целями измерения температуры и давления на значительной высоте в небе. Для этого конструкция снабжалась градусником и барометром. Она не взлетела, но на два золотника (8,5 грамма) облегчилась — вес конструкции измерялся на обычных весах. Любопытно, что Ломоносов додумался до соосной схемы с двумя винтами, вращающимися в противоположные стороны. Вот это действительно великолепная идея, и вертолеты соосной схемы сейчас успешно соперничают с вертолетами с одним несущим винтом.

Появление и развитие паровых машин надоумило изобретателей использовать их в качестве двигателей для прообраза вертолета. Первым это сделал француз д'Амекур, и получился очень даже красивый аппарат высотой с письменный стол, который хотя и не летал, но зато весело вращал винтами, крутящимися в разные стороны. Именно д'Амекур придумал первый вариант шестереночного механизма, заставляющего надетые на одну ось винты вращаться в противоположные стороны. Было это в середине XIX века, аппаратик он назвал аэронефом (то есть «винтокрыл»).

Вскоре началось бурное развитие электрических двигателей, и в 1869 году россиянин Александр Лодыгин придумал оснастить будущий вертолет электродвигателем, но это была довольно безумная идея, потому что размеры и вес тогдашних аккумуляторов были слишком велики. На электромоторе вертолеты не летают и сейчас, за исключением их моделей.

Вертолет впервые поднялся в воздух, когда появился двигатель внутреннего сгорания (ДВС).

Впервые на бензиновом ДВС в 1903 году полетел самолет братьев Райт. А еще через четыре года состоялся первый в истории полет, хотя точнее было бы сказать *взлет*, вертолета. Причем у этого вертолета было целых три изобретателя: братья Жак и Луи Бреге и профессор Сорбонны, лауреат Нобелевской премии по физиологии и медицине Шарль Рише.

Это произошло осенью 1907 года. Построенный парижанами вертолет был довольно тяжел и весил около 600 килограммов, однако сейчас его следовало бы назвать скорее моделью вертолета. Аппарат взлетел на привязи, почти как современная кордовая модель самолета, но даже этим кордом (шнуром) не управлялся в ходе своего короткого, меньше минуты, полета. Первый искусственный вертолет, или жироплан, как называли его изобретатели, имел четыре огромных винта с восемью лопастями на каждом и взлетел при этом всего на полтора метра, но очень важно, что этот полет был обеспечен работой самолетного бензинового двигателя «Антуанетт».

Как это обычно и бывает, после успешного взлета первого такого аппарата вертолетостроение стало развиваться быстрыми темпами. Уже через пару месяцев состоялся первый *пилотируемый* полет вертолета, причем в определенной степени еще и управляемый. Сделал это другой французский изобретатель Поль Корню, до того прославившийся как мастер по усовершенствованию обычных велосипедов. Этот полет тоже длился недолго, буквально полминуты, и состоялся на смехотворной высоте — полметра, однако месье Корню догадался пристроить к нижней части своего аппарата некие металлические плоскости, которые позволили ему управлять полетом.

В течение последующих нескольких лет теоретические проблемы вертолетного движения в основном были решены, несмотря на Первую мировую войну. Но еще до ее начала свои первые вертолеты построил студент Киевского политехнического института Игорь Сикорский.

Глава 1

ПОЯВЛЕНИЕ ГЕРОЯ

Игорь Иванович Сикорский родился 25 мая (6 июня по новому стилю) 1889 года в Киеве. Посмотрим, какие общемировые события в политической и научной областях происходили в этом году, причем отметим только такие, которые в будущем оказали значительное влияние на жизнь Игоря Сикорского.

Итак.

3 января 1889 года от сербского престола отрекся Милан Обренович, и на престол вступил его сын Александр. Этот король и его бездетная супруга Драга, которая неумеренно вмешивалась в государственные дела, были зверски убиты в результате заговора офицеров белградского гарнизона. В Сербии воцарилась династия Карагеоргиевичей, первым из них был Петр I. Именно его «либеральная» политика привела к поощрению сербского национализма и убийству австрийского эрцгерцога Франца Фердинанда. В результате началась Первая мировая война, на фронтах которой блестяще проявили себя огромные самолеты Игоря Сикорского.

30 января покончил жизнь самоубийством (или был убит) кронпринц Рудольф, наследник престола Австро-Венгрии. Рядом с его телом было найдено тело его любовницы баронессы Марии Вечеры. Скорее всего, со временем ему бы передал трон Австро-Венгерской империи его отец, но этого не случилось, и в империи продолжал царствовать Франц Иосиф I, которому к 1914 году исполнилось 84 года. Престарелый монарх с подачи своих амбициозных министров вверг Европу в Первую мировую войну.

2 апреля в Париже была открыта для посещений Эйфелева башня в качестве входной арки парижской Всемирной выставки 1889 года. С башни неоднократно прыгали изобретатели парашютов, один из которых погиб. Российский же парашют успешно испытывался на Комендантском аэродроме в Санкт-Петербурге, в том числе с аэропланов конструкции Сикорского.

28 сентября Генеральная конференция по мерам и весам приняла систему мер, основанную на метре, килограмме и секунде. Игорь Сикорский пользовался ею в России, в Америке ему пришлось с трудом переходить на англо-американскую систему мер с дюймами и фунтами.

Но вернемся к его биографии. Будущий великий авиаконструктор был

пятым ребенком в семье профессора Императорского университета Святого Владимира, доктора медицины, врача-психиатра Ивана Сикорского и при крещении получил имя Игорь. У него были три сестры: Лидия, родившаяся в 1874 году, Ольга (родилась в 1876 году) и Елена, родившаяся в 1879 году. А еще был любимый старший брат Сергей, который стал морским офицером и погиб в 1914 году на потопленном немцами крейсере «Паллада».

Его мать Мария Стефановна принадлежала к старинному дворянскому роду Темрюк-Черкасовых, также обучалась медицине, увлекалась работами Леонардо да Винчи и много рассказывала сыну о нем и его изобретениях. Впрочем, у отца время для него тоже находилось, и он решил сделать из своего сына гения. Мальчик рано научился читать, играл на пианино, любил живопись и сам неплохо рисовал. Став постарше, увлекся химией и однажды провел в саду возле дома опасный эксперимент по синтезу нитроглицерина, подробно описанный в его любимой книге «Таинственный остров» Жюль Верна. Эксперимент закончился взрывом, но, к счастью, никто не пострадал.

К сожалению, больше никаких подробностей о детстве нашего героя узнать не удастся. И в автобиографии Игорь Иванович об этом почти ничего не пишет.

Отец строго следил за развитием одаренного сына, стараясь, впрочем, его не перегружать, говоря, что длительная тяжелая работа, как физическая, так и интеллектуальная, вовсе не вредна для здоровья, если разумно сочетать ее с отдыхом.

Из многочисленных работ Сикорского-отца некоторый интерес вызывают работы по поводу заикания, однако прославился он далеко не только своими психиатрическими успехами. Потому расскажем о нем более подробно.

Глава 2

ОТЕЦ ЗНАМЕНИТОГО СЫНА

Иван Алексеевич Сикорский, будущий известный психиатр, родился в 1842 году в селе Антонов Сквирского уезда Киевской губернии, стоящем на реке Березянка, в семье священника Благовещенской церкви Алексея Сикорского и его жены Елены.

Старший преподаватель Института истории СПбГУ Антон Чемакин цитирует биографию Ивана Алексеевича: «Семья была большая — шесть сыновей и шесть дочерей, и Иван Алексеевич был шестым. С самого раннего детства он отличался вдумчивостью, был серьезен, мало принимал участия в играх братьев и сверстников. Очень рано, почти самостоятельно, научился читать и читал по целым дням. Книг в то время, в особенности в деревне, в бедной семье священника, было немного, и Иван Алексеевич читал все книги, какие мог найти: молитвенники, календари, учебники. Любимой его книгой была — «Басни Крылова», которыми он увлекался, читал вслух братьям и сестрам, оттеняя мораль басни». На переезд в Киев отец дал Ивану 15 рублей и — удивительная подробность — самовар.

Усердный юноша начал учиться в Киево-Софийском духовном училище, и на этот факт стоит обратить особое внимание, потому что в том же училище позже учился двенадцатилетний Андрей Ющинский. О его убийстве, процессе Менахема Бейлиса и роли эксперта Ивана Сикорского на этом процессе мы подробно расскажем далее.

После окончания училища Иван Сикорский поступил в Киевскую духовную семинарию, собираясь поначалу посвятить себя духовному поприщу, однако вскоре увлекся изучением естественных и гуманитарных наук, к огорчению родителей, ушел из семинарии и экстерном сдал экзамены в Первую киевскую гимназию. Позже в этой же гимназии будет учиться и его знаменитый сын Игорь Сикорский. Затем Иван поступил на физико-математический факультет Киевского Императорского университета Святого Владимира, но вскоре перевелся на медицинский факультет.

В 1869 году Иван Сикорский с отличием окончил университет и был оставлен при нем для подготовки к получению профессорского звания. Через три года он получил степень доктора медицины, защитив диссертацию «О лимфатических сосудах легких» (не так давно эта работа

поступила в Российскую государственную библиотеку). Решив специализироваться на изучении патологии душевных и нервных болезней, он переезжает в Санкт-Петербург и устраивается на должность приват-доцента Императорской медико-хирургической академии. В 1880 году 38-летний Иван Сикорский назначается чиновником по особым поручениям при Главном управлении военно-учебных заведений с оставлением на службе в Медицинском департаменте МВД.

После создания в 1885 году в Киевском Императорском университете Святого Владимира кафедры систематического и клинического учения о нервных и душевных болезнях он вернулся в Киев и с 1889 года стал ординарным профессором на этой кафедре. Вскоре Иван Сикорский основывает журнал «Вопросы нервно-психической медицины и психологии».

Иван Сикорский стал одним из основоположников детской психологии и психопатологии, организовал Врачебно-педагогический институт для умственно-отсталых детей, а в 1912 году открыл первый в мире Институт детской психопатологии. Именно он практически первым в российской науке начал изучать детей с отклонениями в развитии и выпустил фундаментальный труд «О заикании». «Из всего обширного учения о здоровой и больной душе, которому Иван Алексеевич посвятил себя, его, в частности, глубоко интересовала детская душа, еще мало изученная и не понимаемая в то время, и Иван Алексеевич с жаром и энергией отдался этой животрепещущей отрасли», — пишет его биограф в предисловии к «Книге жизни» Ивана Сикорского. Этим биографом был его сын Игорь Сикорский.

В 1896 году для борьбы с алкоголизмом в Киеве было создано Юго-Западное общество трезвости, и Сикорский был выбран его председателем. Надо заметить, что время от времени это общество предпринимало анекдотические действия для отучения русского человека от водки. Например, общество уговорило Киевскую городскую думу установить на пяти главных базарах города обогреваемые павильоны, в которых граждане, пришедшие за продуктами, вместо алкоголя пили бы чай из самовара.

Немедленно вспоминается Манилов из «Мертвых душ», который мечтал «через пруд выстроить каменный мост, на котором бы были по обеим сторонам лавки, и чтобы в них сидели купцы и продавали разные мелкие товары, нужные для крестьян». Но киевские думцы, явно не читавшие Гоголя, согласились на предложение Ивана Алексеевича, и зимой 1897 года открылась первая чайная на Сенной площади, кстати, рядом с домом

самого Сикорского.

В духе того (а теперь и нашего) времени чайную перед открытием освятили, а потом Иван Алексеевич произнес речь, в которой заявил, что алкоголизм суть особо жестокое зло, ибо: «Подрывает здоровье и силы одного из лучших и благороднейших народов земли — народа русского». Заметим, что на открытии этого заведения присутствовали член Госсовета граф Игнатъев, городской голова Стефан Сельский и даже дамы, члены Юго-Западного общества трезвости.

Иван Сикорский стал председателем и Психиатрического общества, и Общества покровительства лицам, отбывшим наказание, и детям бесприютным, а также членом (это важно в свете его увлечения богословием) Киевского общества Нестора-летописца (в 1930 году ликвидированного большевиками). Он был невероятно трудолюбив и скромен в быту. Его биограф пишет: «Чрезвычайная воздержанность была отличительной чертой Ивана Алексеевича. Он не пил, не курил, не играл в карты, не сидел на мягкой мебели, питался самыми простыми и незатейливыми кушаньями. Про него говорили, что у него 36 часов в сутках, так много он успевал сделать».

В начале 1910 года у Сикорского начались проблемы со здоровьем, причем самым «неприятным для него было несчастье заболеть той самой болезнью, от которой он лечил других». Речь шла о тяжелом невралгическом заболевании. Через четыре года немецкая подлодка потопила крейсер «Паллада», при этом погиб весь экипаж и в том числе его сын — подполковник военно-морского судебного ведомства Сергей Иванович Сикорский. Это ускорило протекание заболевания.

Под Рождество 1915 года Иван Сикорский окончательно слег и уже только из дома наблюдал, как его любимый Киев переходит под власть сначала украинской Центральной рады (во главе с Михаилом Грушевским), затем большевиков, потом петлюровцев, снова большевиков, затем немцев вместе с петлюровцами, потом гетмана Украинской державы Скоропадского — тоже вместе с немцами.

Иван Алексеевич Сикорский умер в начале 1919 года, за два года до окончательного утверждения на Украине советской власти. Но еще до этого, в период первого захвата Киева большевиками, были расстреляны многие члены Киевского клуба русских националистов. 77-летнему Сикорскому «повезло», он умер в своей постели, и когда в его квартиру ворвались наконец-таки чекисты, они увидели лишь гроб, стоявший на столе. При ином исходе ему вряд ли простили бы позорное участие в деле еврея Бейлиса, о котором мы вскоре подробно расскажем — руководство

киевской ЧК в значительной мере состояло из евреев.

Иван Сикорский собрал огромную библиотеку, в которой было 13 тысяч книг на русском, французском, английском языках, а также на латыни. Эту библиотеку незадолго до смерти он подарил своей альма-матер — Киевскому университету Святого Владимира. Иван Алексеевич был широко известен в Киеве и дружил со многими представителями киевской интеллигенции. Например, со знаменитым художником Виктором Васнецовым, который расписывал Владимирский собор и, по легенде, придал образу евангелиста Иоанна черты Сикорского.

Как психиатр, он стал широко известен, а его труды переводились на немецкий, французский, английский и многие славянские языки, его избрали почетным членом многих российских и зарубежных научных обществ. Он написал множество трудов по психиатрии, о борьбе с алкоголизмом, работе с трудными детьми, расовом вопросе и национализме. В его знаменитой книге «Всеобщая психология с физиогномикой в иллюстрированном изложении» наиболее ярко представлены взгляды Ивана Алексеевича на объект его самой знаменитой деятельности — русофильство и разоблачение еврейского заговора против русского народа. Сикорский считал: «Националисты во всех странах — это такие люди, которые хотят показывать душевные качества и духовную мощь своего народа». Он написал и несколько других работ о национализме, хотя особой научной ценности они не представляют. Иван Алексеевич был сторонником рассмотрения наций с расовой, даже больше — с биологической позиции. Не скрывал Сикорский и своего антисемитизма.

В своей книге «Всеобщая психология с физиогномикой в иллюстрированном изложении» Иван Сикорский связывает психические способности рас и народов с их антропологическими признаками. В одной из глав раздела «Данные из антропологии» он пишет: «Антропология может... содействовать выяснению некоторых чисто научных, теоретических проблем, которые сближают... науку о физических свойствах человека с наукой о душе».

И вот какие выводы он делает в главе «Психические особенности рас», например, о неграх: «Черная раса принадлежит к наименее одаренной на земном шаре. В строении тела ее представителей заметно более точек соприкосновения с классом обезьян, чем в других расах... Наиболее слабую сторону черного индивидуума и черной расы составляет ум: на портретах всегда можно заметить слабое сокращение верхней орбитальной

мышцы... [которая] является истинным отличием человека от животных, составляя специальную человеческую мышцу».

Не дай бог, чтобы об этом тексте узнали на родине чернокожего экс-президента США, явно неглупого Барака Обамы! Или активисты движения «Black Lives Matter» («Жизни черных важны»).

Но продолжим цитировать Ивана Алексеевича, его рассуждения о самом для него интересном — о русских и евреях.

«Русский народ и русский народный характер представляют собою одну из крупнейших величин, образовавшуюся на глазах истории... Между обеими расами (финской и славянской) установилось постепенное мирное смешение, которое и дало в результате русскую народность... Русский, впитав в себя финскую душу, получил через нее ту тягучесть и выдержку, ту устойчивость и силу воли, какой недоставало его предку славянину; а в свою очередь финн, под влиянием славянской крови, приобрел отзывчивость, подвижность и дар инициативы».

Вот так, несколькими предложениями, Иван Алексеевич разрешил проблему существования национального характера, которая не решена и сегодня, через 120 лет, да и вряд ли может быть решена вообще. Еще решительнее он пишет о евреях:

«Итак, основные психические свойства еврейской расы: 1) блестящий, острый, но не глубокий ум, 2) счастливая настойчивая воля и 3) недифференцированное чувство положило свою печать на... исторические судьбы избранного народа. Это решительнее всего выражается в еврейской расе отсутствием тоски по родине и легкой утратой родной речи... Евреи мало стремятся к территориальной концентрации, столь же мало склонны к созданию национального духа с самобытным языком, поэзией, литературой, искусством».

Это очень странные и элементарно неверные рассуждения. Конечно, Иван Алексеевич не дождал до образования государства Израиль, граждане которого героически отстаивают свою независимость вот уже более семидесяти лет. В течение всех предыдущих двух тысяч лет рассеяния евреи каждый Новый год отмечали фразой — следующий Новый год в Иерусалиме! Но не будем спорить с профессором Сикорским, разве что еще раз удивимся, как чрезвычайно образованный и эрудированный психиатр умудрился в своих рассуждениях о разных народах попадать пальцем в небо.

Иван Сикорский не только теоретически интересовался национальным вопросом. После поражения революции 1905–1907 годов, в результате

которой в Киеве нарушилась нормальная университетская жизнь, убежденный монархист Иван Сикорский перешел к более активным действиям по защите «православия, самодержавия и народности» (формула большого патриота графа Уварова, отличавшегося кроме любви к родине еще и любовью к лицам одного с ним пола). Он вступил в Киевский клуб русских националистов и начал интенсивно сотрудничать с черносотенным Союзом русского народа. Отметим, что в те годы у монархистов слово «черносотенец» не носило отрицательного значения. Скорее наоборот.

Вот какую речь Сикорский произнес на собрании избирателей в Киевскую городскую думу: «На Киев смотрит вся Россия. Петербург никогда не имел значения руководителя национальной жизни России. Москва после 1905 года также утратила нравственный авторитет в глазах национально-русского общества. Значение центра русской национальной жизни начинает переходить к Киеву, и на киевлянах лежит высокий долг перед городом и родиной: мы должны укрепить возникшую здесь русскую твердыню. Пора нам сказать: мы — сыны великого народа, и здесь, в историческом Киеве, хозяева — мы! Городское управление матери городов русских должно быть русским. Вот почему на выборах мы должны идти твердо и прямо, никому не кланяясь и ни у кого не заискивая. Мы должны решительно сказать: мы — русские и Киев — наш. Я, как человек старый по сравнению с большинством присутствующих здесь, могу сказать одно: «Я вас благословляю! Идите смело и дружно и никому не уступайте своего первородства»... Состав нынешней думы надо решительно обновить. Необходимо поддержать на выборах купечество. Надо, чтобы Киев богател, но богател как национально-русский центр...»

Здесь мы подходим к важному моменту — отрицанию Иваном Алексеевичем Сикорским существования особой украинской нации и вообще «украинства». Его знаменитая цитата из полемики с лидером украинства Михаилом Грушевским приводится во многих изданиях, посвященных этой проблеме: «От Архангельска до Таганрога и от Люблинского Холма до Саратова и Тамани живет одна и та же (в главных чертах) русская народность. Дробление на великоруссов, малоруссов и белоруссов связано с несущественными и второстепенными, притом скорее лингвистическими, чем антропологическими особенностями, которые притом нередко и отсутствуют.

В малорусском (по Костомарову — южнорусском) населении — тот же племенной состав, что и в великорусском, с незначительным только перевесом славянского элемента над финским. Этим антропологически, то есть по своей породе и природе исчерпывается все русское население

европейской России.

Украинцев здесь нет! Их нет ни в живущих экземплярах, ни в кладбищном населении: нет ни на земле, ни под землей. Поэтому, если за исходное основание для суждений и выводов взять физический состав населения, его породу и природу, то на Украине нет такого населения, которое обладает особой породой: здесь то же, что существует и за пределами Украины. Отсюда — естественный вывод, что «Украина» и «украинцы» — это термин скорее географический и политический, но не антропологический или этнический».

Соответственно, и украинского языка нет, по мнению Сикорского-отца: «Сравнивая язык русский и украинский, легко усмотреть почти полное тождество психологии этих двух языков и лежащую в основе их совершенную близость душевных и умственных процессов, воззрений и приемов мысли. Это показывает с очевидностью, что русский и украинский языки — это не два языка, а один язык; в крайнем случае можно говорить о двух наречиях одного праязыка, но это было бы почти логической тавтологией. Различие между русским и украинским языками — не психологическое, а фонетическое или звуковое, следовательно, различие не внутреннее — глубокое, а внешнее — кажущееся: звуками они разнятся, но их психология тождественна».

Разумеется, ссылки на тождество какой-то неведомой «психологии» этих языков сейчас выглядят несерьезно, хотя и сегодня некоторые украинофобы называют украинский язык всего лишь диалектом русского.

Иван Сикорский считал, что русский литературный язык и южнорусская письменность сформировались на основе великорусского (северорусского) языка, а украинский (южнорусский) язык потерпел поражение в соревновании с ним. Но в этом, мол, нет ничего страшного, так как эти языки якобы очень близки.

И, разобравшись с антропологией и языкознанием, он делает окончательный вывод: «Этнографический термин «украинцы», за отсутствием самого объекта, т. е. этнографически особого народа, не имеет основания существовать, а обозначение территории именем «Украины» потеряло свою первоначальную административную надобность, а потому самый термин представляется бесполезным, подобно наименованию «Священной Римской империи» или «Московского государства».

Поэтому он считал лишним не только термин «украинцы», но и другие дробления — «великоросс», «белорус», «малоросс», «южнорусс», которые с его точки зрения также лишены антропологического или этнического основания и представляют собой территориальные обозначения

традиционного, но уже устаревшего типа. «Простое имя «русский» достаточно».

Но какими бы известными ни были научные достижения Ивана Алексеевича Сикорского в психиатрии, он навсегда остался в истории прежде всего как эксперт по делу Бейлиса.

Он был, несомненно, самым что ни на есть обыкновенным расистом, причем в его самом примитивном варианте — антисемитизме, и большим практиком, если можно так выразиться, этого вида человеконенавистнической идеологии. Отметим, что своих взглядов он никогда не скрывал, например еще в 1896 году напечатал статью «Физиогномия и психическое состояние пьяниц», в которой удивительным образом связал алкоголизм с расовой теорией. Иван Сикорский обратил внимание, что у нормально стоящего человека и глядящего строго горизонтально вперед, верхнее веко должно прикрывать значительный участок роговицы и почти касаться линии зрачка. А поднятие века выше этого уровня следует считать патологическим. И сделал сноску следующего содержания: «У тех рас, которые обладают крупными глазами, напр. Семитов (волооких, по выражению Илиады), глаз менее прикрыт веками, нежели у других рас»^[1].

Эта цитата с прописной «С» при «семитов» и без кавычек при Гомеровой «Илиаде» приведена по книге Вадима Менжулина «Другой Сикорский. Неудобные страницы истории психиатрии». Современному читателю будет немаловажно узнать, что текст этой статьи Ивана Сикорского на сайте современного Российского общества психиатров приведен без этой сноски. Строго говоря, это грубое нарушение авторских прав, но мы-то отлично понимаем, что таким образом Российское общество психиатров вознамерилось несколько обелить антисемита — надеюсь, читатель понял, какою «расу» имел в виду Сикорский.

Довольно странный вывод, особенно для психиатра Ивана Сикорского, профессионально работавшего со множеством пациентов. С чего это он решил, что евреи в большинстве своем алкоголики? Личные многолетние наблюдения автора, а также сведения из литературы подтверждают давно известный факт, что процент алкоголиков среди евреев ничуть не больше, чем среди обожаемых Иваном Сикорским русских или несуществующих для него украинцев. Скорее даже намного меньше — видели ли вы на просторах нашей родины, на полках в магазинах *запыленные* бутылки недорогой водки, которую мало кто покупает? Я не видел. А в Израиле — сколько угодно, и самое удивительное, что там перестают пить даже эмигранты из России. По крайней мере, пить так, как они пили в России.

Но обратимся наконец к делу Бейлиса, которое стало высшим достижением Сикорского-отца в области теоретического антисемитизма. Теоретического потому, что в еврейских погромах на Украине он, разумеется, не участвовал. И даже более того: публично осудил зачинщиков и участников киевского еврейского погрома 1905 года, случившегося вскоре после подписания Манифеста императора от 17 октября.

Итак, знаменитое дело Бейлиса — суд над мещанином Менахемом Бейлисом по обвинению его в убийстве двенадцатилетнего мальчика Андрея Ющинского, происходивший в Киеве в 1913 году. Этого русского мальчика, учившегося тогда в начальном классе Киево-Софийского духовного училища, нашли зарезанным в какой-то пещере в лесу недалеко от завода, на котором работал этот Менахем Бейлис.

Ладно бы убил, дело страшное, но обычное в любое время, но в ходе следствия появилась версия, что убийство мальчика было не просто бытовым или с целью грабежа, а ритуальным. То есть евреям якобы потребовалась кровь христианского младенца для приготовления национального еврейского блюда — мацы, пресного хлеба, который только и может быть употреблен в пищу на Пасху. Следователи сразу же обратили внимание, что труп, действительно найденный незадолго до еврейской Пасхи, был практически обескровлен. Но почему-то не учли тот факт, что убийца нанес мальчику множество колотых и резаных ран, вследствие чего он просто истек кровью.

Дело прогремело на всю Россию, обвинение было поддержано высшими должностными лицами империи, в том числе министром юстиции Иваном Щегловитовым, и даже Николаем II.

Психиатрическую экспертизу было поручено проводить Ивану Алексеевичу Сикорскому, который активно поддержал версию обвинения, а заодно еще раз, пользуясь удобным случаем, раскрыл все секреты иудеев, стремящихся уничтожить русский народ и веру православную. К чести тогдашних церковных иерархов, они не высказывались против Бейлиса и вообще не комментировали мифы о ритуальных убийствах для изготовления пресных лепешек.

Полагаю, потому, что они-то как раз читали Ветхий Завет и комментарии к нему, из которых следует, что «кровавый навет» — особо нелепое обвинение против евреев. В рецептуре мацы четко указывается, что никаких, вообще никаких ингредиентов, помимо муки и воды, при приготовлении теста быть категорически не должно! Не то что крови, но даже соли и сахара. Вот цитата из ветхозаветной книги Исход: «И испекли они из теста, которое вынесли из Египта, пресные лепешки, ибо оно еще не

вскисло, потому что они выгнаны были из Египта и не могли медлить, и даже пищи не приготовили себе на дорогу». Насчет «не могли медлить»: авторитетные еврейские кулинары утверждают, что для приготовления мацы требуется ровно 18 минут.

Иван Сикорский в своей экспертизе по сути дела показал только, что преступление совершено не сумасшедшими, а психически здоровыми людьми и с явно ритуальными целями. И явно евреями, и, следовательно, Бейлис вполне мог его совершить, причем не один, а в компании еще человек четырех. Сама экспертная часть занимала в его выступлении весьма малый объем, в основном он распространялся о мерзостях иудейства. Вот цитата из стенографического отчета:

«Можно с уверенностью сказать, что эти убийства не прекратятся, пока не прекратятся противосудебные агитации со стороны расы, которая питает в своей среде изуверов и в то же самое время со своей стороны не может принять меры к освобождению нас от них. Как все замалчивается, утаивается, скрывается. Думают, ребенок заблудился. Но бывает так, что ребенок исчез, а его находят мертвым, исколотым и обескровленным. Сейчас же начинается особого рода агитация. Направляется подозрение то против родных, то против единоверцев его, то против единоплеменников, против христиан вообще, а в последнее время и обвинение против национальной партии страны. В этом, в этой агитации, принимают участие как евреи данной страны, так и евреи иностранные».

В защиту Бейлиса выступила вся либеральная общественность, многие писатели (Блок, Горький, Мережковский, Короленко и другие), цвет адвокатуры и даже видные и открытые антисемиты типа Василия Шульгина. Последний, например, заявил, что он противник «еврейского засилья», но он еще и порядочный человек и не дурак и отлично видит, что дело шито белыми нитками. Депутат Государственной думы Василий Шульгин считал, что топорная и провокационная работа следственных органов лишь наносит вред справедливому делу антисемитизма^[2]. Психиатры же назвали экспертизу Ивана Сикорского позором своей науки. Критика его экспертного заключения, вполне справедливая критика, вскоре переросла в «настоящую травлю пожилого профессора со стороны либеральной прессы», как пишут другие антисемиты. Точно так же пишут они и сейчас. Например, Т. Кальченко (сайт hrono. ru — «Хронос. Всемирная история в интернете»):

«Сикорский подтвердил свою репутацию беспристрастного ученого и бесстрашного русского патриота в ходе расследования обстоятельств убийства Андрея Ющинского. Несмотря на травлю и угрозы он не

побоялся подтвердить своим авторитетом заключение о ритуальном характере убийства христианского мальчика. Его экспертиза во многом повлияла на вынесение вердикта присяжными о ритуальном характере убийства. Его оценки были точными и определенными: «Убийство А. Ющинского было совершено не душевнобольными, а лицами, привыкшими к убою животных, с целью, быть может, расовой мстительности, а еще вернее — в виде религиозного акта». Более того, он предлагал рассматривать ритуальное убийство А. Ющинского в контексте особенностей национального облика еврейского народа: «Евреи вносили свою долю участия во все культуры, и тем не менее ни одна не создана и не проникнута их духом... Ренан говорит, что у евреев как расы вообще нет призвания ни к науке, ни к искусству, за исключением музыки... Самобытное национальное творчество Израиля как будто совершенно угасло и стало искать себе вдохновения в национальных идеалах тех народов, с которыми Израиль сожительствует. Еврейские талантливые и одаренные натуры в России (Левитан, Антокольский) изображали чуждую им высшую жизнь, собственно же еврейская душа не находит в них для себя отражения. Возвышенно-пламенных речей Исаяи и глубокого лиризма Иеремии не дает позднейшая литература избранного народа... Наиболее острым ребром в палестинском характере выступает отсутствие идеализма и вытекающая из того простота и вульгарность натуры».

Вот так в статье Т. Кальченко был совершенно напрасно процитирован Иван Алексеевич, который в свою очередь зазря процитировал восхитительные по своей нелепости тексты знаменитого историка христианства и семитолога позапрошлого века Эрнста Ренана. Ну ладно, Ренану в его XIX веке многого было знать не дано, а Иван Алексеевич своих антисемитских взглядов в общем-то особенно и не скрывал, но кто в нашем XXI веке будет рыться в архивах в поисках оригиналов Сикорского-отца? А благодаря Т. Кальченко нам преподнесены на блюдечке — на современном интернет-сайте — эти далеко не самые удачные высказывания Ивана Алексеевича, к тому же и полностью абсурдные. Я не собираюсь здесь заниматься филосемитизмом, а просто напомним читателю всего несколько имен: Альберт Эйнштейн и Сергей Брин (это из области науки), Марк Шагал и Амедео Модильяни (искусство). Это к словам Ренана о науке и искусстве евреев. Можно еще добавить, что из почти девяти сот лауреатов Нобелевской премии за все годы ее существования по всем номинациям — около двухсот евреев. Это 22,2 процента, что ровно в 100 раз (!) превышает процент евреев в населении планеты.

Итак, Иван Алексеевич очевидным образом (никаких доказательств

вины Бейлиса не было вовсе!) поставил собственные политические пристрастия выше истины, чем серьезно подорвал свою научную репутацию. В общем, дело Бейлиса провалилось, так что особое удивление вызывает вздорное высказывание Т. Кальченко о вердикте присяжных. Все было ровно наоборот! Присяжные, в большинстве своем простые крестьяне, оправдали Бейлиса, уже два года сидевшего в тюрьме.

К сожалению, мы не знаем, как относился Игорь Иванович к экспертному заключению отца и его выступлению на суде. Но вообще-то это важный момент в биографии Сикорского-сына: родиться и воспитываться в семье известного антисемита и видеть, как отца высмеивают и презирают лучшие люди страны, вероятно, очень больно. Впрочем, кое-что нам все-таки известно: сын был убежденным монархистом, верующим православным, написавшим несколько книг по истории христианства с толкованием христианских молитв и ритуалов. О православных книгах Игоря Сикорского мы еще поговорим, а сейчас вернемся к его детским и юношеским годам.

Глава 3

ГОДЫ УЧЕНИЧЕСТВА

Первым учебным заведением Игоря Сикорского была знаменитая, лучшая в Киеве и вообще на юге России Первая киевская гимназия. Это образовательное учреждение заслуживает отдельного рассказа.

Гимназия была основана Александром I в 1809 году: император преобразовал в гимназию Главное народное пятиклассное училище и в 1811 году приравнял ее к высшим учебным заведениям империи. В 1852 году для гимназии было построено новое здание в стиле классицизма. После революции 1917 года эта гимназия, которая к своему столетию в 1911 году стала именоваться Императорской Александровской гимназией, была закрыта. Сейчас в здании гимназии располагается Гуманитарный корпус Киевского университета имени Тараса Шевченко (так называемый Желтый корпус, а главный корпус университета называется Красным корпусом).

Одним из преподавателей гимназии был знаменитый историк Николай Костомаров, в здании располагалась также казенная квартира великого хирурга Николая Пирогова. Выпускниками гимназии были будущий советский нарком просвещения Анатолий Луначарский, уже упоминавшийся нами политический деятель Василий Шульгин, знаменитый писатель Михаил Булгаков, генетик Николай Тимофеев-Ресовский, будущий академик биолог Иван Шмальгаузен, историк и будущий академик Евгений Тарле и печально известный убийца Столыпина анархист Дмитрий Богров.

Одновременно с Игорем Сикорским в 1902 году в гимназии учился будущий прекрасный писатель Константин Паустовский. Любопытно, что в год столетия гимназии (1911) ее собирались переименовать в лицей, что некоторым образом повышало престиж учебного заведения, однако как раз в это время выпускник гимназии Богров убил Столыпина, и переименование сочли неуместным.

Константин Паустовский подробно описал гимназический быт, а Михаил Булгаков перенес в Первую киевскую гимназию сцену прощания полковника Малышева в романе «Белая гвардия». И в пьесе «Дни Турбиных».

Как видим, Игорь Сикорский учился в отличном учебном заведении и вообще еще в подростковом возрасте попал в хорошую компанию. Затем

ему предстояло проявить себя в Санкт-Петербурге, где четырнадцатилетним юношей он был принят в престижный, основанный еще Петром 1 (под другим названием) Морской кадетский корпус. Этот корпус не сделал из него моряка, хотя полученные там знания и практические занятия на кораблях пригодились будущему авиатору: много позже он сконструировал несколько типов самолетов-амфибий, причем лучших в мире.

Скажем немного и об этом выдающемся учебном заведении.

После объединения основанной Петром I московской Навигацкой школы, Морской академии и Гардемаринской роты на базе Морской академии по указу императрицы Елизаветы Петровны в 1752 году был создан Морской кадетский шляхетский корпус (только для шляхты, то есть для дворян). Пережив несколько переездов и переименований, корпус завершил первый период своего существования в 1918 году под названием Морское училище. Для поступления в училище требовалось сдать экзамены, причем у детей морских военных чинов было преимущество.

Однако стать гардемарином или мичманом Сикорскому не довелось, он понял, что военно-морская служба — это не его. Теоретический курс он завершил не без блеска, но решил поступать куда-нибудь «на инженера». Шел 1906 год, Игорю Ивановичу исполнялось уже 17 лет, а поступать фактически было некуда: в Киеве послереволюционный разброд и шатания (в столице Киевской губернии первая русская революция протекала особенно бурно и кроваво), высшие технические учреждения практически не действовали. Вместо лекций и семинаров студенты посещали исключительно митинги против царского режима.

Первая русская революция 1905–1907 годов началась с расстрела 9 января 1905 года мирной демонстрации рабочих Санкт-Петербурга, которые в количестве около 150 тысяч человек двинулись к Зимнему дворцу, намереваясь вручить императору Николаю II «Петицию о рабочих нуждах». Считается, что в это Кровавое воскресенье было убито около двухсот человек и до восьмисот ранено.

После 9 января в России поднялась волна забастовок, в том числе на железных дорогах, на множестве фабрик и заводов Риги, Санкт-Петербурга, Варшавы, Москвы и Киева. В Киеве, в частности, уже 12 января забастовали рабочие машиностроительных заводов Гретера, Крывавенко, Южно-Российского и других.

После бунта на броненосце «Князь Потемкин-Таврический» и восстания в Лодзи царь издал манифест «Об усовершенствовании государственного порядка». Манифест даровал неприкосновенность

личности, свободу совести, слова, собраний и союзов. Однако крайне левые партии не удовлетворились этим, и зимой начались вооруженные восстания в Москве, Екатеринославе, Харькове, подавленные полицией и войсками. К тому же в 1904 году начался революционный террор, и к 1907 году было убито более девяти тысяч чиновников самого различного ранга, в том числе генерал-губернатор Москвы великий князь Сергей Александрович и министр внутренних дел Плеве.

Завершением революции можно считать роспуск Государственной думы 3 июня 1907 года.

Но границы в те годы были открыты, наш герой сел на поезд и поехал в Париж, в Техническую школу Дювиньо де Ланнуа^[3] — в то время Франция была фактическим центром авиастроения. Он пробыл там несколько месяцев, перезнакомился и подружился со многими теоретиками авиастроения и инженерами. Казалось бы, Париж, центр мира и лучшие учебные заведения, а оказалось, что уровень преподавания там совсем невысокий.

В 1907 году беспорядки в институтах России прекратились, Игорь Сикорский вернулся на родину и поступил в Киевский политехнический институт, крупнейшее высшее учебное заведение на Украине.

Сейчас это Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический институт имени И. И. Сикорского». В официальном сообщении о присвоении имени Сикорского этому бывшему институту очаровательным канцеляритом сказано следующее:

«Министерство образования и науки Украины переименовало Национальный технический университет Киевский политехнический институт и присвоило ему имя его бывшего выпускника авиаконструктора И. И. Сикорского». Указ от 17 августа 2016 года подписан министром Лилией Гриневич: «Принять предложение Национального технического университета Украины «Киевский политехнический институт» о присвоении Национальному техническому университету Украины «Киевский политехнический университет» имени И. И. Сикорского и далее именовать его Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический институт имени И. И. Сикорского».

Министерство ошибается: Игорь Иванович института не окончил и диплома инженера тогда не получил.

Ранее имя авиаконструктора Игоря Сикорского присвоили международному аэропорту «Киев» (Жуляны). Получилась следующая несуразная конструкция: Международный аэропорт «Киев» имени И. И. Сикорского (Жуляны).

Это переименование вызвало достаточно бурную дискуссию среди украинских читателей, особенно при обсуждении вопроса о переименовании аэропорта Жуляны. Некий Роман Рычок из американского города Мейплвуд вполне резонно предупреждал, что если аэропорт будет назван в честь Игоря Сикорского, то этому обрадуются русские, а мир воспримет это как «очередную русификацию Украины». Впрочем, размышления его не лишены основания: «Национальное происхождение не равнозначно национальности. Игорь Сикорский был русским, про что заявляет его сын в письме автору. В нашей истории много выдающихся русских и поляков были украинского происхождения».

Чрезмерно бдительный читатель украинского происхождения Роман Рычок посчитал, что аэропорт надо назвать в честь тех людей, которые этого заслуживают и которых мир знает как украинцев. Так что аэропорт имени Сикорского, по его мнению, не годится, это проявление «русификации». Вот аэропорт имени Симона Петлюры или Михаила Грушевского — это намного лучше с точки зрения Рычка.

Но все-таки благодаря разумной позиции украинского руководства эта кошмарная идея не прошла. Аэропорт имени Сикорского — это обычный, хотя и частный международный аэропорт всего с одной взлетно-посадочной полосой. А вот Киевский политехнический институт имени Сикорского — совсем другое дело, и скажем несколько слов и об этом замечательном высшем учебном заведении.

Киевский политехнический институт Императора Александра II был создан в 1898 году по Высочайшему повелению последнего русского императора Николая II. Первым главой экзаменационной комиссии в 1903 году стал не кто-нибудь, а сам великий Дмитрий Менделеев.

Для нас наиболее интересно, что с начала XX века в институте развивалось авиационное направление, изучались теория и практика воздухоплавания, и в результате Киев стал в это время центром развития авиации на Украине. Еще с 1905 года в институте существовала «Воздухоплавательная секция» механического кружка, организованная одним из учеников отца русской авиации Николая Жуковского. Почетным председателем секции стал профессор Степан Тимошенко, а в ноябре 1908 года секция была преобразована в Воздухоплавательный кружок математика и энтузиаста воздухоплавания профессора Николая Делоне с отделами аэропланов, вертолетов, моторов и орнитоптеров. Активным участником кружка и даже почти его фактическим руководителем стал Игорь Сикорский.

На основе этого кружка в 1909 году было создано Киевское общество

воздухоплавания. Через год профессор этого института князь Александр Кудашев, возможно, впервые в Российской империи поднял в воздух самолет собственной конструкции. Как мы уже говорили, в 2016 году институт стал Национальным техническим университетом Украины «Киевский политехнический институт имени И. И. Сикорского».

Из выпускников этого института, сыгравших большую роль в развитии авиации, следует отметить Федора Андерса, создателя первого российского мягкого гражданского дирижабля; создателя авиационных двигателей Архипа Люльку; авиаконструктора и летчика-испытателя Алексея Грацианского (в 1930-е годы он испытывал и амфибию S-43 Сикорского); авиаконструкторов братьев Касьяненко; известного авиаконструктора Дмитрия Григоровича; создателя первого советского самолета с поршневым двигателем Александра Микулина, а также советского авиаконструктора и пилота Константина Калинина, который придумал треугольное крыло. Игорь Сикорский неоднократно звал его в Америку, но патриот Калинин остался в СССР и... был расстрелян в 1938 году как враг народа.

В Киевском политехническом институте учился и знаменитый генеральный конструктор Сергей Королев, а Киевский авиационный институт, созданный на базе Киевского политехнического института, окончил создатель авиационно-космической техники и конкурент Сергея Королева конструктор Владимир Челомей.

Обратим внимание, как много будущих знаменитых авиаконструкторов училось в этом институте! Недаром Киев до революции считался Меккой российских авиаторов.

Глава 4

ПЕРВЫЕ ВЕРТОЛЕТЫ И САМОЛЕТЫ

Игорь Сикорский не ограничился изучением теории, а прямо в своем дворе начал проектировать летательные аппараты тяжелее воздуха. Вообще-то свой первый вертолет с двигателем на резинке Сикорский построил еще в двенадцатилетнем возрасте. Этот вертолетик на резиновом ходу никого особо не поразил: в те годы дети переставали сооружать воздушных змеев и начинали конструировать летающие аппараты: на пике интереса всех слоев общества были самолеты (аэропланы) и вертолеты (геликоптеры).

Разумеется, настоящие аппараты строили не дети, а взрослые, и одним из них стал Игорь Иванович Сикорский. Через некоторое время он почти забросил занятия в институте и все время пропадал в импровизированной домашней мастерской. Преподаватели пожаловались знаменитому отцу нерадивого студента, но тот сумел на семейном совете доказать, что ему нужно временно бросить учебу и снова отправиться в Париж для закупки двигателей и прочих авиационных материалов. После долгих колебаний отец его не только отпустил, но и дал изрядное количество денег. Хотя сам Игорь Иванович в автобиографии пишет, что эти деньги ему дала старшая сестра Ольга. И в 1909 году Игорь Иванович оказался в столице Франции.

В пригороде Парижа он проводил много времени на аэродромах Исси-ле-Мулино и Жюваси и был потрясен видом множества самолетов, которые летали — хотя и по несколько минут, но летали! Сикорский и сам впоследствии умудрился полетать на аэроплане в качестве пилота. Вот что пишет журнал «К спорту!» за декабрь 1912 года:

«Шутка Сикорского

М-г Шарль Жильбер поделился с нами забавной историей, которую сообщил ему в письме его парижский знакомый. Дело в том, что в Буке на аэродроме школы Фармана обучался за последнее время полетам хорошо известный в нашем авиационном кругу киевский техник Сикорский.

На днях, производя один из учебных полетов, профессор Фурни взял Сикорского с собою на биплане Фармана.

Они полетели над деревней, но затем вследствие перебоев мотора принуждены были приземлиться в поле. М-г Фурни соскочил и попросил Сикорского остановить мотор. Последний сделал вид, что не понял его, и

аппарат вместе с Сикорским (который никогда не летал один (?) — замечает корреспондент) вдруг начал плавно подниматься к неопишному ужасу профессора.

Сикорский тем временем вполне благополучно вернулся на аэродром, где и опустился эффектным vol plane^[4].

Разумеется, событие это сделало его героем дня. Ничего не подозревая, французы превозносили до небес хладнокровие молодого русского авиатора»^[5].

Сикорский пробыл во Франции три месяца, вернулся в Россию в мае того же 1909 года и привез с собой двигатели фирмы «Анзани» — для установки на будущих вертолетах, а именно вертолетами он первоначально собирался заниматься. Продолжать учиться в институте он не стал, хотя и остался в статусе студента. Строго говоря, по современным представлениям Игорь Сикорский не получил тогда высшего образования. Но в двигателях уже разбирался, потому двигатели «Анзани» ему и понравились.

Неудивительно: французскую фирму «Anzani Moteurs d'Aviation» основал известный вело-и автогонщик Александр Анзани. Фирма выпускала двигатели собственной конструкции, в том числе авиационные двигатели радиальной схемы с воздушным охлаждением, хотя начинала с двигателей для мотоциклов. На самолете с одним из первых в мире трехцилиндровым поршневым двигателем «Анзани» мощностью 25 лошадиных сил^[6] Луи Блерио в 1909 году впервые перелетел Ла-Манш. Полет не мог бы благополучно завершиться, если бы внезапно пошедший дождь не охладил перегревшиеся цилиндры. Дело в том, что низкая скорость первых самолетов не позволяла системе воздушного охлаждения действовать эффективно. В конце 1920-х годов фирма была поглощена компанией «Потэ».

Этот бензиновый двигатель имел чугунные цилиндры с воздушным охлаждением и приводом выпускных клапанов от распределительного вала. На самолете АНТ-1, первой разработке ОКБ Андрея Туполева, тоже был установлен двигатель «Анзани» мощностью 35 лошадиных сил.

Первый из своих вертолетов Сикорский построил в том же 1909 году. Его мастерской была беседка в саду около дома, здесь он соорудил довольно неказистую конструкцию из деревянной основы без шасси, на которой установил двигатель «Анзани» и кресло пилота. Двигатель был подсоединен к несущим соосным винтам (как у Михаила Ломоносова!), оба они имели диаметр около пяти метров и вращались в *противоположных*

направлениях со скоростью более 150 оборотов в минуту. Были придуманы кое-какие приспособления для управления машиной в горизонтальном и вертикальном направлениях, но всерьез эта цель не ставилась. Игорь Сикорский хотел всего лишь выяснить, какова получится подъемная сила и взлетит ли этот вертолет весом 200 килограммов. Вот что пишет он в своей книге «Воздушный путь»:

«...винтов было два, и они вращались в разные стороны. Казалось, проще было бы иметь один винт немного побольше. Но это было бы совершенно невозможным, т. к. для вращения винта затрачивается много силы и нужна точка опоры. Если бы сделать один винт, то в воздухе завертелась бы вся рама с двигателем и людьми, а винт остался бы почти недвижимым. Когда же есть два винта, вращающихся в разные стороны, и когда каждый из них берет совершенно такое же усилие для вращения, как и другой, то они и будут уравнивать друг друга, а сам прибор вертеться не будет».

Попытка пилотируемого взлета с первого раза не удалась, вся конструкция сильно вибрировала, и Игорю Ивановичу пришла в голову идея несколько усилить жесткость вала, на котором сидел верхний винт. Вибрация прекратилась, но машина все равно не взлетела — даже при максимальной мощности работы двигателя и уже без пилота, а только вращалась на земле. Стало ясно, что нужно измерить подъемную силу, и Сикорский изготовил большие весы, на которые поставил вертолет. Вспомним, что точно так же измерял подъемную силу своей машины Михаил Ломоносов.

Выяснилось, что тяга составляет всего 160 килограммов, а значит, аппарат даже теоретически не может подняться в воздух. Надо было уменьшить его вес, поставить более мощный двигатель, установить более крупные лопасти. В то время от земли удалось оторваться только вертолетам уже упоминавшихся братьев Жака и Луи Бреге^[7] и профессора Шарля Рише, а также Поля Корню.

Несколько удрученный неудачей, но полный уверенности в правильности выбранного пути, Сикорский снова поехал в Париж — за более совершенными двигателями. Это были все те же «Анзани», но значительно мощнее. Вообще-то и в те времена можно было списаться с компанией и заказать двигатели, не заезжая самому во Францию. Тогда доставлялись и более серьезные посылки: например, в те же годы казанский химик Арбузов в обычном письме попросил Марию Склодовскую-Кюри прислать ему образец открытого ею радия. И она выполнила его просьбу: посылка с ампулой раствора радиоактивного (!)

хлорида радия беспрепятственно дошла по почте из Парижа в Казанский университет. Но можно понять Игоря Ивановича: Париж есть Париж, особенно если у тебя есть деньги.

В начале 1910 года второй геликоптер был готов. Диаметры обоих винтов были заметно увеличены, а масса машины уменьшена до 180 килограммов. Двигатель «Анзани» мощностью 25 лошадиных сил (для сравнения: мощность двигателя нашей знаменитой вазовской «Калины» — от 80 до 105 лошадиных сил) стоял на носу геликоптера, а пилот сидел позади него. На этот раз машина сумела оторваться от земли, но, увы, без пилота.

Впрочем, почему «увы»? Этот аппарат Сикорского стал *первым в России* геликоптером, который смог поднять свой собственный вес. Да и за границей вертолеты такой соосной схемы смогли оторваться от земли вместе с пилотом только через пару лет, это удалось сделать датчанину Якобу Эллекхаммеру и немцу Отто Баумгартлю. К тому же аппараты обоих изобретателей летали не по горизонтальной траектории, а висели в воздухе на привязи. Отметим еще вертолет по соосной схеме американского конструктора Джеймса Уильямса.

Надо отметить, что тогда и слова-то такого — «вертолет» — не было, аппараты вертикального взлета называли геликоптерами (от греческих слов «эл икос» — «винт» и «птерос» — «крыло»; отсюда, кстати, и «птеродактиль»). Слово «вертолет» предложил в 1929 году советский авиаконструктор Камов (о нем еще будет рассказано) на заседании Технической комиссии Центрального совета Осоавиахима^[8] под председательством Б. Н. Юрьева (о нем тоже речь впереди) — того самого, что изобрел аппарат перекоса.

Существует версия происхождения слова «вертолет» от названия производителя вертолетов компании «Vertol». Совершенно случайно название этой компании оказалось близким к русскому слову «вертолет», хотя эта аббревиатура означает Vertical Take-off and Landing aircraft, то есть «воздушное судно вертикального взлета и посадки». Вертолеты фирмы «Vertol» V-44 и S-58 Игоря Сикорского купила в США советская делегация в 1959 году, и с тех пор слово «вертолет» окончательно вытеснило название «геликоптер».

Но не подозревавший тогда о своем первенстве и разочарованный, как он посчитал, своей неудачей 21-летний конструктор принял вполне логичное и совершенно правильное решение: раз уж современный технический уровень не позволяет взлетать вертолетам, то стоит заняться самолетами (аэропланами). Его решение забросить конструирование

геликоптеров еще раньше поддерживал известный тогда французский авиатор Фердинанд Фербер, с которым Сикорский познакомился в Париже. В то время самолеты уже вполне уверенно летали, выпускалось немало самых разных аэропланов. Тем не менее уже в 1910 году Игорь Иванович приступил к конструированию самолета собственной конструкции.

Первые пилотируемые планеры в 1880—1890-х годах построил и испытал в полете немецкий инженер Отто Лилиенталь, который подробно изучил парение птиц и опубликовал об этом ряд серьезных научных работ, причем в своих исследованиях он пользовался значительной поддержкой знаменитого русского ученого Николая Жуковского. Отто Лилиенталь в 1896 году погиб, разбившись на своем планере. Другим создателем пилотируемых планеров был американский инженер Октав Шанют, который потом активно участвовал в работе по созданию самолета с двигателем братьев Орвилла и Уилбера Райт.

Эти американцы после многочисленных экспериментов построили биплан с бензиновым двигателем, на котором 17 декабря 1903 года Орвилл Райт пролетел 37 метров за 12 секунд, а Уилбер Райт в тот же день пролетел 260 метров за 59 секунд. Этот полет был засвидетельствован пятью свидетелями и считается первым в истории подтвержденным управляемым полетом самолета с двигателем.

Через пять лет, в 1908 году, Уилбер Райт пролетел уже 130 километров за 2 часа 20 минут, и в том же году братья совершили первый в мире полет с пассажиром на борту. Первый человек погиб в авиакатастрофе тоже в 1908 году: это был пассажир самолета, который пилотировал Орвилл Райт. Сам пилот получил очень серьезные травмы, но выжил.

Далее развитие авиации происходило стремительными темпами. Так, уже в 1913 году Сикорский создал первый в мире тяжелый самолет с четырьмя двигателями — «Русский витязь». Но сначала были совсем другие самолеты.

Во всех книгах и статьях о Сикорском приводится следующий текст, который взят из его собственной книги «The story of the Winged-S» («История крылатого «С»). Действительно, без этих слов не обойтись:

«В 1900 году, когда мне было 11 лет, я увидел удивительный сон. Несколько дней я жил под впечатлением от этого сна и вспоминал детали. Я шел по узкому, роскошно украшенному коридору. По обеим его сторонам — двери орехового дерева, похожие на те, что ведут в каюты парохода. Пол был покрыт красивым ковром. Круглые электрические светильники, вделанные в потолок, излучали приятный голубоватый свет. Я шел медленно, чувствуя ногами легкую вибрацию, и ничуть не был удивлен

тем, что она чем-то отличается от вибрации парохода или поезда. Я принимал это как должное, потому что знал, что нахожусь на борту огромного летающего судна. Я подошел к концу коридора и открыл дверь, ведущую в богато украшенную кают-компанию, — и тут я проснулся.

Все кончилось. Похожий на дворец летающий корабль был всего лишь плодом моего воображения. В то время я знал, что человеку пока не удалось создать успешно летающий аппарат, мне говорили, что это считается невозможным».

И вот через 10 лет Игорь Сикорский решил забросить вертолетостроение (на долгие годы, как оказалось) и перейти к конструированию самолетов. Это его решение поддержал сын богатого киевского купца Федор Былинкин, который к тому времени уже построил свой собственный самолет — уменьшенную копию самолета братьев Райт. Этот самолет так и не взлетел, поскольку даже при испытаниях на земле с ним происходили всяческие неприятности. В конце концов взорвался его карбюратор и самолет сгорел. Но кое-какой опыт у Былинкина уже появился, а главное — он понимал недостатки своей конструкции. Что-то было не так с винтом для двигателя «Анзани» мощностью 25 лошадиных сил. И тут Игорь Сикорский предложил ему поискать оптимальную форму винта, испытывая его не в воздухе, а на земле. На санях с мотором, поставленных на лыжи, — аэросанях.

Два увлеченных студента построили двое аэросаней, каждый свои, но на обоих стояли тянущие двухметровые винты, рассчитанные самим Сикорским. Поначалу на малых аэросанях были установлены двигатели мощностью 12 или 15 лошадиных сил, но в 1910 году Сикорский построил более крупные аэросани № 3 с двигателем «Анзани» мощностью 25 лошадиных сил. Испытания аэросаней проводились, естественно, зимой на киевском Печерском ипподроме, и малые аэросани с двумя седоками развили скорость 43 километра в час, а большие № 3 с четырьмя седоками — 75 километров в час. С двумя седоками эти аэросани показали рекордную скорость — более 95 километров в час! По заснеженным киевским улицам авиаторы гоняли, разумеется, с гораздо меньшей скоростью, но и тогда поражали мирных киевских обывателей.

Теперь, когда были выбраны винты с правильной геометрией (точнее даже — стереометрией), можно было приступить к созданию первых своих самолетов.

Тут надо отметить, что на заре авиации конструкторы самолетов одновременно были и пилотами собственных машин, и частично даже теоретиками воздухоплавания. Поэтому свой первый самолет,

сконструированный вместе с тем же Федором Былинкиным (и Василием Иорданом), Игорь Сикорский пилотировал сам.

Это произошло в 1910 году, но первый блин оказался комом: самолет не держал высоту, а только подпрыгивал на летном поле. Но при этом все же на кое-какие сантиметры поднимался в воздух, причем с пилотом! Эта машина получила название БиС-1 («Былинкин и Сикорский»). По данным некоторых других авторов, этот самолет назывался несколько иначе — БИС-1, потому что в команду конструкторов входил еще один студент — Василий Иордан. Но самое странное, если сказать мягко, что в автобиографии Игорь Иванович ни разу не упоминает аббревиатуру «БиС», а все свои самолеты называет только С-1, С-2 ит. д.

По поводу невысокого взлета собственного первого самолета Сикорский впоследствии вспоминал слова своего французского наставника Фердинанда Фербера: «Один из выдающихся работников в области авиации в то время, когда она зарождалась, один из первых последователей Лилиенталя, капитан Фербер высказал когда-то следующую мысль: «Задумать летательную машину — это ничто; построить ее — это немного; испытать ее — это всё». Понятно, что под выражением «испытать» следует понимать — испытать успешно, т. е. заставить ее подняться на воздух».

Причины неудачи были понятны сразу: недостаточно мощный двигатель и неудачное размещение двигателя — на нижнем крыле биплана. Конструкция заслоняла двигатель мощностью 15 лошадиных сил, поэтому он работал с низким коэффициентом полезного действия. Пилот сидел спереди на верхнем крыле — точно так же был устроен самолет учителя Сикорского Фердинанда Фербера. Видимо, Игорь Сикорский не до конца оценил подробности катастрофы 1909 года, в которой погиб капитан Фербер: при посадке на своем аэродроме колесо самолета его собственной конструкции попало в яму, самолет опрокинулся, двигатель сорвался с места, и Фербера им придавило насмерть. Опасная схема!

Однако самолет БиС-1 все-таки поднялся в воздух, и это давало надежду на возможность усовершенствовать конструкцию. Что и было сделано: усилено шасси, двигатель и пилот «поменялись» местами, на машине с измененной геометрией крыла и хвоста был установлен более мощный (25 лошадиных сил) двигатель «Анзани», который Сикорский снял со своего второго вертолета.

Самолет был назван, естественно, БиС-2. Дата его первого успешного полета — 26 июня 1910 года — считается сейчас днем рождения Сикорского как выдающегося авиаконструктора. Этот второй летательный аппарат горизонтального взлета полетел, хотя только по прямой и в воздухе

находился лишь 12 секунд. Вот как об этом вспоминает Игорь Иванович:

«Как самому летавшему [Сикорскому], так и зрителям полет показался очень долгим и очень успешным. Аппарат плавно и спокойно пролетел через все поле на высоте 3–5 сажень; в воздухе он слушался рулей гораздо лучше, чем двигаясь по земле. Казалось, что можно было на этот раз летать как угодно далеко. После 1 *Yi* лет непрерывной работы этот полет был первым хорошим результатом. На следующий день опыт был повторен, причем на этот раз было решено вылететь за аэродром, повернуть в воздухе и возвратиться обратно.

Полет предыдущего дня был таким простым и легким, что выполнить это, казалось, будет совсем нетрудно. Аэроплан спокойно и уверенно поднялся на воздух и пролетел через все поле на высоте 5–7 сажень».

Сажень — чуть больше двух метров.

Этот пилотируемый Сикорским самолет стал *третьим* построенным в России и взлетевшим в воздух самолетом. Хотя согласно другим источникам — вторым, потому что первый российский самолет и двигатель к нему построил Юлий Кремп, о котором мы мало что знаем. Высказываются даже сомнения, был ли Кремп российским немцем и русским подданным или просто немцем и подданным Германии. Единственное, что более или менее точно известно — Кремп изготовил самолет из российских материалов, якобы впервые в мире поставив его на деревянные лыжи.

Если взять Кремпа за скобки, то первым поднял в воздух самолет отечественной конструкции князь Александр Кудашев, тогда профессор Киевского политехнического института. Это произошло 23 мая (5 июня) 1910 года на Сырецком военном аэродроме^[9]. Причем самолет конструкции князя и пилотируемый им же полетел всего за 20 дней до полета БиС-2, вот такая теснота царила тогда в воздухе! К тому же на обоих бипланах стояли одни и те же трехцилиндровые французские двигатели «Анзани». К сожалению, об этом полете сохранились лишь отрывочные сведения в тогдашней местной прессе, а официальные лица, которые могли бы задокументировать этот полет, приглашены не были. Кудашев впоследствии работал начальником в авиационной мастерской Русско-Балтийского вагонного завода в Риге. Князь Александр Кудашев сыграл в судьбе Сикорского настолько большую роль, что о нем стоит рассказать подробнее, но немного позже.

А здесь мы сообщим о еще одном пилотируемом полете на полностью отечественном самолете, и на этот раз полет был тщательно описан и официально утвержден. Этот первый устойчивый и управляемый полет

самолета отечественной конструкции состоялся 24 мая (19 июня) 1910 года на аэродроме в Гатчине. Биплан «Гаккель-III», созданный конструктором Яковом Гаккелем, пролетел 200 метров. На этой машине Гаккель установил трехцилиндровый «Анзани» мощностью 35 лошадиных сил, такой же, как у Блерио. И точно так же из-за малой скорости двигатель воздушного охлаждения перегревался. На следующие аэропланы Яков Гаккель, как и Сикорский, ставил уже не «Анзани», а двигатели с водяным охлаждением немецкой фирмы «Аргус» (или компании «Эрликон»).

Не исключено, что за этим полетом мог наблюдать лично император Николай II, потому что Гатчинское военное поле было избрано для организации аэродрома в соответствии с его пожеланиями. Дело в том, что это военное поле находилось вблизи Большого Гатчинского императорского дворца, и император пожелал лично наблюдать полеты авиаторов из своих окон.

Аэродром был устроен осенью 1909 года, в мае следующего года началось формирование Офицерской воздухоплавательной школы, а осенью того же года здесь состоялся Всероссийский праздник воздухоплавания, на котором множество призов завоевал «первый русский авиатор» Михаил Ефимов. Венок с такой надписью был надет на него после первых публичных полетов на территории Российской империи, положивших начало развитию отечественной авиации. Это произошло на поле Одесского ипподрома. А на Гатчинском аэродроме ему был установлен памятник. Сейчас летное поле почти полностью застроено жилыми домами петербургского микрорайона «Аэродром».

Яков Гаккель благополучно пережил обе революции, не пострадал в годы репрессий и, перестав заниматься самолетами из-за требований начальства, достиг больших успехов в тепловозостроении. В свое время он окончил Электротехнический институт в Санкт-Петербурге, пережил блокаду Ленинграда и умер в 1945 году, до конца жизни сожалея о своем вынужденном решении оставить авиастроение.

От С-3 к удачному С-5

Однако на БиС-2 Сикорский не остановился и тут же начал строить следующий аэроплан, названный теперь не очередной аббревиатурой БиС, а только С-3. Осенью 1910 года самолет был уже готов, и сам конструктор выполнил на нем первый полет по прямой, но хотелось иного, поэтому была сделана попытка полета по кругу. Уже зимой того же года Сикорский

набрал порядочную высоту, вышел за пределы аэродрома и попытался повернуть налево, но не тут-то было — двигатель начал терять мощность, возникла опасность аварии и пилот ловко посадил самолет на лед некрепко замерзшего пруда. Лед все-таки треснул, мотор отвалился и утонул. Назавтра его вытащили и обнаружили неверную установку зажигания.

Весной 1911 года командование Киевского военного округа, впечатленное успехами иностранных и отечественных авиаторов, предложило Сикорскому устроить свою мастерскую на том самом Сырецком поле, где ранее располагалась стрельбище. Сикорский так и сделал, причем он предполагал изготавливать аэропланы уже не только ради собственного увлечения, но и в коммерческих целях — на продажу. Кстати, он потом и заработал некоторое количество так нужных ему денег, совершая пассажирские перевозки на своем самолете из Киева в Белую Церковь и обратно.

В результате стрельбище превратилось в военный аэродром, на котором через два года, 27 августа 1913 года (по старому стилю), Петр Нестеров впервые в мире на самолете «Ньюпор-4» выполнил «мертвую петлю», в России называемую «петлей Нестерова». За границей выполнение этой фигуры высшего пилотажа приписывают знаменитому французскому летчику Адольфу Перу, а о Нестерове там почти ничего не знают. Как всегда, нашим изобретателям, ученым и авиаторам не хватало пиара.

Игорь Сикорский не стал восстанавливать С-3, а использовал остатки конструкции для разработки следующей машины, названной по порядку С-4. На этот раз он тратил уже не семейные деньги, а еще в 1910 году получил аванс на постройку аэроплана с двигателем мощностью 50 лошадиных сил от своего приятеля, богатого студента Киевского университета Александра Гомберга. Аэроплан так и назвали — «Гоночный Гомберга».

Но С-4 сразу же не задался. Сначала в бурю на него упала крыша ангара и здорово повредила фюзеляж. Затем, после ремонта, Сикорский не смог осуществить полет по кругу, как того хотел Гомберг, хотя по прямой С-4 летал вполне сносно. А зимой 1912 года двигатель «Анзани» и вовсе развалился.

Добавим, что сам Александр Гомберг во время Первой мировой войны добровольцем вступил во французскую армию, героически летал на «Ньюпоре» и погиб летом 1916 года под Верденом при отражении немецкого наступления.

Своим первым настоящим успехом Игорь Сикорский считал пятый

вариант своего аэроплана — С-5, созданный им в 1911 году. Самое главное, что Сикорский сделал при разработке этого аэроплана — он полностью отказался от вибрирующих и капризных двигателей воздушного охлаждения «Анзани» в пользу более тяжелых, но надежных немецких двигателей «Аргус» с водяным охлаждением. Кроме того, пришлось укрепить центроплан — центральную часть крыла аэроплана, соединяющую правую и левую полуплоскость крыла. Для этого деревянные части были соединены металлическими уголками, и дерево начинало работать только на сжатие, а металл — на растяжение (точно так же работает железобетонная балка).

Кроме того, Сикорский установил второе сиденье, сделал кое-какие изменения в конструкции и вместо ручек управления использовал штурвал.

Получилось отлично. Самолет уверенно отрывался от земли, летал по прямой и хорошо маневрировал, легко управлялся и не создавал никаких трудностей для пилота при посадке. Вот как, довольно поэтично, пишет сам Сикорский об одном из полетов на этой его новой машине:

«В середине лета С-5 уже был в состоянии совершать полеты до 1/2 часа продолжительностью, вылетать из своего аэродрома и прогуливаться над окрестными лесами и деревнями на высоте 200–300 метров (100–150 саж.). Полет на такой и на большей высоте требует гораздо меньше внимания и напряжения, чем полет невысоко над землей. Поэтому при таком полете можно свободно осматриваться кругом и любоваться открывающимся с аэроплана необыкновенно красивым и совершенно особенным зрелищем. Понятно, что это первое лето настоящих полетов оставило по себе неизгладимую память... кажется иногда, что аппарат слушается уже не движения рулем, а прямо мысли летчика. Особенно приятно это является ввиду того, что не надо выбирать дорогу. Постройки, овраги, леса, реки — все это уже не служит препятствием, а только увеличивает красоту и разнообразие полета».

Именно на этом самолете собственной конструкции Сикорский установил российские рекорды скорости, высоты и дальности полета и на этой же машине сдал экзамен на звание и получил диплом авиатора (пилотское свидетельство). Слова «летчик» тогда еще не было. (Слово появилось позже, его создание приписывалось Велимиру Хлебникову, однако это оказалось неверным.) Этот диплом, свидетельство на право управления аэропланами, представлял собой кожаную книжку с текстом на английском, французском, немецком, итальянском, испанском и русском языках — мало ли куда может занести воздушное судно. Приведем русский текст его пилотной лицензии от Императорского аэроклуба в России № 64:

«Покорнейше просят Г. г. представителей военной, гражданской и полицейской властей оказать возможную помощь и содействие лицу, предъявившему данное свидетельство».

Обратим внимание: на самой заре авиации уже были выработаны довольно строгие правила проведения авиационных полетов и для участия в таких полетах в качестве пилота было необходимо сдавать специальные экзамены. Сикорскому не составило труда пройти этот фильтр, предполагавший необходимость пролететь на высоте более 45 метров не менее пяти раз по траектории лежащей восьмерки, а затем успешно, без поломок, приземлиться вблизи точки взлета.

Получение диплома позволило Игорю Ивановичу принять участие в военных маневрах огромного Киевского военного округа: как обычно, каждое новое открытие или изобретение немедленно рассматривалось военными на предмет использования его для убийства людей, желательно как можно большего их количества.

(Киевский военный округ был создан в 1862 году во время военной реформы министра Дмитрия Милютина и существовал до 1917 года. Округ включал территории Киевской, Волынской, Подольской, а потом еще и Курской, Полтавской, Харьковской и Черниговской губерний. В 1918 году был упразднен, потому что по условиям Брестского мира эта территория была отдана Германии.)

В этих маневрах принимали участие и другие авиаторы и конструкторы аэропланов России, со многими из которых Игорь Сикорский был хорошо знаком. Например, уже упоминавшийся князь Кудашев.

Александр Кудашев происходил из старинного княжеского рода, берущего начало от татарского князя Кудаша. Был выпускником Первой Санкт-Петербургской гимназии, затем окончил Петербургский институт Корпуса инженеров путей сообщения, с 1897 года служил в Киеве в качестве инженера путей сообщения, работал также на строительстве железной дороги Карс — Тбилиси. В 1910 году построил первый самолет отечественной конструкции с бензиновым двигателем (если не считать самолетов Кремпа и Гаккеля).

Самолет Александра Кудашева был бипланом с двигателем «Анзани» в 35 лошадиных сил и тянущим воздушным винтом. 23 мая состоялся первый полет Кудашева на российском аэроплане. В 1911 году он был приглашен на работу в авиационную мастерскую Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) в Риге, его главным заданием был выпуск бипланов типа «Соммер», но на РБВЗ им был построен и собственный четвертый самолет «Кудашев-4» (РБВЗ-1). После начала Первой мировой войны Кудашев

добровольно ушел на фронт, погиб в 1917 году.

Князя Кудашева можно считать первым российским *практическим* авиатором, но вот первую докторскую диссертацию в области авиации, относящуюся к стабильности полета аэропланов, в 1902 году защитил один из первых российских авиаконструкторов Георгий Ботезат. Он родился в Санкт-Петербурге в дворянской семье бессарабского происхождения, учился в Харьковском политехническом институте и Электротехническом институте в Бельгии.

С 1911 года он преподавал в Санкт-Петербургском политехническом институте. Весной 1916 года вместе с профессорами Тимошенко, Фан-дер-Флитом и Лебедевым вошел в состав Технического комитета вновь созданного Управления Военно-воздушного флота Военного министерства. Александр Фан-дер-Флит эмигрировал из России и впоследствии стал одним из основателей чехословацкой авиационной промышленности; Степан Тимошенко эмигрировал в США, но не из Советской России, а из занятого денкиинцами Киева, поэтому никогда не рассматривался в СССР как антисоветчик и дважды побывал здесь в 1950-е годы.

Георгий Ботезат в 1918 году получил приглашение на работу в США и при содействии американских дипломатов сумел добраться до Мурманска (как и Сикорский), а затем нелегально перебрался в Америку. Военное ведомство США выделило ему огромную сумму на постройку экспериментального вертолета. Это был первый в мире хорошо управляемый квадрокоптер (вертолет с четырьмя несущими винтами) с бензиновым двигателем. Впервые он поднялся в воздух в 1922 году.

Однако после успешного испытания проект был закрыт и Ботезат переключился на самолеты. Параллельно с этим он основал фирму по производству мощных вентиляторов для военно-морского флота США, а в 1936 году фирму «Helicopter Corporation» для производства вертолетов.

Кроме исследований в области самолетов и вертолетов Георгий Ботезат занимался чисто математическими расчетами траекторий полета в воздушном и космическом пространстве. И самое поразительное, что его расчеты траектории полетов на Луну были впоследствии использованы для вычислений при разработке проекта «Аполлон» — Ботезат занимался этим в 1930-е годы, а первая успешная высадка человека на Луну была произведена только в 1969 году.

В следующих главах мы отметим и еще одного русского князя, который тесно работал с Игорем Сикорским в далекой эмиграции. А здесь скажем несколько слов о других авиаторах Киевского политехнического института.

Одним из них был сын крупного сахарозаводчика и действительного тайного советника Федор Терещенко. Увлечшись авиацией, он в родовом поместье своей семьи Червоное построил аэродром и мастерские для конструирования самолетов собственной конструкции — фактически авиационный завод. Терещенко активно занимался конструированием самолетов и даже представил Военному министерству проект своего аэроплана. И в результате создал несколько моделей военных самолетов. Во Франции он проходил стажировку у знаменитого Луи Блерио, как известно, впервые перелетевшего Ла-Манш.

С Федором Терещенко работали и Игорь Сикорский, и другой известный конструктор — Дмитрий Григорович. После Октябрьского переворота Терещенко эмигрировал во Францию, где и умер в 1950 году. Для нас важно, что, по некоторым данным, самый большой в мире самолет того времени «Илья Муромец» был сконструирован Игорем Сикорским в 1913 году на средства Федора Терещенко.

Одним из активных участников Киевского общества воздухоплавания, созданного в Киевском политехническом институте, был российский инженер шведского происхождения Федор Гешвенд, который первым в мире придумал ракетный двигатель для самолетов. Свой аэроплан он тогда назвал паролетом, потому что реактивная тяга создавалась струей сжатого пара, вырывающейся из парового котла. Но первым использовать паровой котел в авиастроении придумал наш соотечественник генерал-майор Александр Можайский, правда, не для создания реактивной струи, а для вращения трех винтов.

Мы уже описали самолет Игоря Сикорского БиС-2 как третий отечественный аэроплан, оторвавшийся от земли и пролетевший некоторое расстояние, и самолет князя Кудашева, который можно считать первым (или вторым) таким летательным аппаратом. Для полноты картины упомянем и самолет Можайского — так сказать, нулевой вариант.

Этот самолет был особенно знаменит в 50-е годы прошлого века, когда в СССР велась борьба с космополитизмом и все достижения человечества были приписаны России.

Действительно, построенный генерал-майором Александром Федоровичем Можайским аппарат тяжелее воздуха (намного тяжелее!) в 1882 году, то есть на 19 лет раньше самолета братьев Райт, никогда не летал, да и в принципе взлететь не мог. Иногда пишут, что в 1885 году этот самолет якобы взлетел, почти сразу же упал на крыло и сломался, но этого быть не могло, поскольку мощности его паровых двигателей на керосине никак не могло хватить для отрыва самолета от земли.

Однако самолет Можайского, как выразился один из наших известных авиаконструкторов, мог взлететь в воздух только в одном случае — если его взорвать. Мнение этого авиаконструктора было в те непростые годы опубликовано, но только в виде выражения «самолет Можайского мог взлететь», а фраза про взрыв была опущена. Была даже выпущена марка с изображением самолета Можайского, парящего в голубых небесах.

Между прочим, возможность использования парового двигателя на самолете предсказал и Игорь Сикорский. В 1920 году в своей книге «Воздушный путь» он писал:

«Единственным двигателем для летательных машин на ближайшие годы будет, наверное, тот же бензиновый мотор. В дальнейшем, может быть, будет создана турбина внутреннего сгорания. Возможно также, что будут применены легкие паровые двигатели, по крайней мере, на пассажирских аэропланах, предназначенных для коротких полетов. Надежный, спокойный ход парового двигателя и его бесшумность сделали бы его применение очень интересным».

Вот именно: у парашюта есть ряд преимуществ перед самолетами с поршневыми или турбореактивными двигателями, хотя, разумеется, и много недостатков. Например, парашют летает практически бесшумно и удобен для использования в качестве разведчика. Парашют может летать на любом горючем топливе, жидком или твердом, вплоть до опилок. Обратите внимание, что Сикорский как бы между делом предсказал еще и турбину внутреннего сгорания!

Возвращаясь к реально летавшим самолетам Игоря Сикорского, Александра Кудашева, Федора Терещенко, сразу обратим внимание читателя на то важное обстоятельство, что самые интересные не только в России, но и во всем мире самолеты построил именно Игорь Иванович Сикорский. А их боевое испытание и успешное использование произошло во время Первой мировой войны.

Глава 5

САМОЛЕТЫ НА ВОЙНЕ

Разумеется, летательные аппараты легче воздуха — воздушные шары, аэростаты и дирижабли — использовались во время вооруженных конфликтов уже давным-давно.

Первый русский дирижабль мягкой конструкции гражданского назначения «КИЕВ» в 1911 году создал российский, а потом и советский дирижаблестроитель Федор Андерс, который в 1918 году окончил тот же знаменитый Киевский политехнический институт. На этом аэростате он в том же году совершил перелет над киевским Подолом в направлении Вышгорода — сейчас это северный пригород Киева.

Технические характеристики дирижабля были следующими: объем около 900 кубических метров, длина 36 метров, длина гондолы в половину меньше — 18 метров, мотор французской фирмы «Анзани». Этот первый аэростат сгорел, но летчик остался жив и за счет страховки начал строить второй аэростат — гидродирижабль «КИЕВ-2». В советское время он получил задание построить дирижабль жесткой конструкции по типу «Цеппелинов», но из этого ничего не вышло. Умер Федор Андерс в 1926 году.

Летательные аппараты тяжелее воздуха, вначале — аэропланы (самолеты), привлекли внимание армейских интеллектуалов почти сразу после их рождения. Удивительно, но первой страной, которая применила еще весьма несовершенную авиацию в военных целях, была Россия, хотя считается, что Болгария. На помощь нашим болгарским братьям во время Первой Балканской войны 1912–1913 годов против войск Османской империи был послан русский авиационный отряд, и действовал он настолько успешно, что при российском Генеральном штабе был создан специальный воздухоплавательный отдел, который занялся созданием в стране военно-воздушных сил.

Есть, впрочем, свидетельства, что первой авиацию в военных целях использовала Италия во время войны с Турцией за Ливию. Сначала это была разведка, но вскоре итальянцы уже сбрасывали бомбы на турецкие позиции.

Итало-турецкая война известна в Италии как Ливийская война (Guerra

di Libia), а в Турции — как Триполитанская война (Trablusgarp Savaşı). Война началась под смехотворным предлогом: итальянское правительство обвинило турок в плохом обращении с населением Ливии, хотя какое итальянцам до этого дело? Война проходила в 1911–1912 годах, победила Италия и захватила Триполитанию и Киренаику (это части Ливии) и архипелаг Додеканес (включая остров Родос), где проживали в основном греки. Турецкая армия оказалась не в пример слабой, и этим воспользовались Балканские страны и тоже напали на Турцию. Но самое интересное, что в этой войне впервые помимо авиации использовались бронированные автомобили, а также радиосвязь. И в последующих Балканских войнах авиация использовалась уже довольно интенсивно.

В Болгарии уже в первые месяцы Первой Балканской войны было сформировано 1-е авиационное образование, в которое входили 22 иностранных самолета «Альбатрос», «Фарман», «Сомер», «Бристоль», «Ньюпор», «Блерио» и один самолет Игоря Сикорского — скорее всего, модели С-5. Той самой модели, на которой Игорь Иванович сдал экзамен на звание пилота. Хотя, может быть, и еще более совершенный С-6. Ни у одного из других участников этой войны, ни у Балканского союза, ни у Турции, такого количества самолетов современных моделей не было.

Важное обстоятельство: ряд самолетов болгарского Воздухоплавательного образования пилотировали российские летчики — всего 17 человек. Один из них даже попал в плен к туркам и вернулся на родину после заключения соглашения о перемирии. Основной задачей авиации была воздушная разведка, но почти всегда проводилась и бомбардировка, в том числе была попытка сбросить бомбы и на Стамбул!

Первая Балканская война закончилась решительной победой Болгарии, однако остальные участники этой войны остались недовольны ее результатами, и уже летом 1913 года началась и через месяц закончилась Вторая Балканская война — на этот раз поражением Болгарии. Но результаты и этой войны на Балканах, этого «порохового погреба Европы», практически никого не устроили, что в конце концов привело к развязыванию первого в XX веке катастрофического конфликта — Первой мировой войны.

Глава 6

ЕГО ЛУЧШИЕ САМОЛЕТЫ

Поначалу самолеты и в России использовались в основном в разведывательных целях, хотя иногда летчики сбрасывали на противника небольшие бомбы, а также свинцовые стрелы длиной до 15 сантиметров со стальными наконечниками, которые при попадании в тело солдата с высоты нескольких сотен метров прошивали его насквозь. Точнее, должны были прошивать, но, разумеется, ничтожная вероятность попадания такой стрелы сделала ее использование бессмысленным. Даже странно, что подобная идея пришла кому-то в голову.

Однако по мере очень быстрого в те годы прогресса авиастроения множились и способы военного использования самолетов. В Первую мировую войну и Германия, и страны Антанты, и сама Россия интенсивно применяли самолеты как для традиционных разведки и наводки артиллерийских орудий, так и в качестве бомбардировщиков и истребителей.

Гений Сикорского проявил себя в эти годы особенно впечатляюще. И связано это было с тем, что выдающемуся авиатору предложили возглавить авиационно-конструкторский отдел в авиационной мастерской Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ). Вероятно, что-то не сложилось между работавшим здесь авиатором князем Александром Кудашевым, который должен был занять это место, и директором мастерской и председателем акционерного совета Михаилом Шидловским. Сам Сикорский пишет, что переговоры о его сотрудничестве с РБВЗ были завершены весной 1912 года.

Об этом заводе, авиационно-конструкторским отделом которого с 1912 года стал руководить Сикорский, стоит рассказать подробнее.

Предприятие было основано в Риге, столице одной из западных губерний Российской империи, еще в 1869 году крупной германской вагоностроительной фирмой. «Руссо-Балт», как сокращенно стали называть вагоностроительный завод РБВЗ, произвел огромное количество вагонов, но после поражения в Русско-японской войне спрос на них сильно упал и завод начал потихоньку хиреть.

К счастью, как раз в это время началось бурное автомобилестроение, и директор мастерской Михаил Шидловский предложил производить

отечественную модель, созданную компанией Петра Фрезе. Михаил Шидловский купил эту небольшую компанию, его инженеры усовершенствовали машину, и вскоре «Руссо-Балт» начал производить автомобили под этим же названием. «Руссо-Балты» стали знамениты по всей Европе.

Тот же Шидловский предложил учредить на «Руссо-Балте» авиационный отдел, который стал располагаться не в Риге, а в Санкт-Петербурге. В 1915 году из-за близости к фронту завод по частям был из Риги эвакуирован в Москву, Петроград и Тверь. На участке, примыкающем сейчас к московскому парку Фили, возник завод «2-й Руссо-Балт». В 1923 году завод передали в концессию германской фирме «Юнкере», которая стала строить там военные самолеты, но не для России, а для Германии, с которой СССР заключил тайный договор в итальянском городке Рапалло. Аукнулось это Советскому Союзу в 1941 году.

В начале 60-х годов прошлого века завод был переименован в Машиностроительный завод имени Хруничева. Именно на этом предприятии собирали первые советские баллистические ракеты, а в последнее время и ракеты-носители «Протон», этикетные космические вагоны. Вот такой путь от железнодорожного вагонного завода до вагонного космического проделал наш «Руссо-Балт».

Но это только в Москве, а ведь значительная часть завода после эвакуации попала в Петроград и вошла в состав уже хорошо устроившегося там авиационного отдела, которым с 1912 года руководил Игорь Сикорский. Сейчас его должность называлась бы генеральный конструктор. Но общее руководство оставалось за Михаилом Шидловским, который уже не один раз доказывал свою прозорливость.

Назначение Сикорского произошло благодаря еще и тому, что один из его самолетов в 1912 году был удостоен Большой золотой медали на Второй международной воздухоплавательной выставке. Именно тогда молодым изобретателем заинтересовался председатель акционерного совета «Руссо-Балта» Михаил Владимирович Шидловский. Любопытно, что в то же самое время Сикорского пригласили техником в службу авиации Балтийского флота.

Вот так недоучившийся студент стал занимать две престижные должности. Как видим, в те времена действовал правильный, положительный отбор, а не отрицательный, как во многие последующие времена в России, когда продвижение вверх по карьерной лестнице зависело не от интеллектуальных качеств сотрудника, а совсем от других. Например, от личной преданности, нужного знакомства и т. д.

И сам завод, и авиационный отдел располагали мощной производственной базой, так что генеральному конструктору Игорю Сикорскому было, где развернуться. Он и поселился рядом с Комендантским аэродромом, но повесить на его дом памятную доску сейчас не получится: он был разрушен во время блокады Ленинграда. Сейчас этот район застроен стандартными девяти-и двенадцатиэтажками 1970-х годов, и, кстати, там есть площадь Сикорского. По сложившейся традиции все площади и улицы этого района названы в честь авиаконструкторов и летчиков. Площадь Сикорского, например, расположена на пересечении проспекта Королева и улицы Уточкина.

Комендантский аэродром был сооружен в 1910 году на деньги товарищества «Крылья» несколько западнее старого Коломяжского ипподрома, построенного еще в 1882 году по проекту архитектора Леонтия Бенуа. На этом аэродроме в сентябре 1910 года прошел Первый Всероссийский праздник воздухоплавания. Отсюда впервые перелетел в Кронштадт пилот лейтенант Григорий Пиотровский. В 1911 году с Комендантского аэродрома стартовали участники первого группового перелета из Санкт-Петербурга в Москву. Здесь же испытывал свой парашют его изобретатель Глеб Котельников.

В годы Первой мировой войны аэродром использовался как военный. Рядом базировались авиационные заводы, в том числе Сикорского. Уже в 1930-х годах здесь испытывал свои истребители знаменитый авиаконструктор Николай Поликарпов. Во время блокады Ленинграда Комендантский аэродром использовали для базирования истребительной авиации и приема грузов и людей. В 1970-х годах территорию бывшего аэродрома начали застраивать под жилье. Сейчас здесь, на Комендантском проспекте, расположена станция метро «Комендантский проспект».

Игорь Сикорский чуть ли не поселился на самом аэродроме, чтобы не отвлекаться и не ездить домой. Для него был выстроен небольшой деревянный домик, буквально кабинка, и он иногда жил здесь по несколько дней. И следил за сборкой прямо на аэродроме самолетов «Илья Муромец», готовые части которых привозили с «Руссо-Балта». А с аэродрома они отправлялись прямо на фронт.

У Сикорского подобралась замечательные сотрудники, например будущий советский авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов (1892–1944), автор множества знаменитых советских самолетов.

Николай Поликарпов в 1911 году стал студентом кораблестроительного отделения Петербургского политехнического института, а в 1913-м поступил на Курсы авиации и воздухоплавания. Эти

курсы он окончил в конце 1916 года, но дипломный проект на тему «Двухмоторный транспортный самолет» защитить не успел. На способного студента обратил внимание главный инженер авиационного отделения «Руссо-Балта» Игорь Сикорский. Поликарпов начинает работать на заводе заведующим производством истребителей С-16, позднее привлекаясь к модернизации «Ильи Муромца» и к проектированию новых С-18, С-19 и С-20.

Работа с Сикорским жестоко откликнулась Поликарпову в 1929 году, когда он был арестован ОГПУ за «участие в контрреволюционной организации». До того, в 1927 году, Поликарпов создал знаменитый биплан У-2 (По-2) — этих машин до 1954 года было произведено 33 тысячи штук.

Поликарпову повезло: после удачной демонстрации его самолета И-15 самому Сталину его заставили работать в закрытом конструкторском бюро (так называемой «шарашке»). В 1943 году он сконструировал «лучший современный истребитель» И-185 с двигателем М-71. За этот экспериментальный самолет он получил Сталинскую премию I степени. Поликарпова называли «королем истребителей». Любопытно, что он так и не вступил в коммунистическую партию и всегда носил нательный крест, что совсем не приветствовалось в то время.

И вот с такими талантливыми сотрудниками, как Николай Поликарпов, Сикорский немедленно приступил к постройке самолетов, начав с одномоторных бипланов, по традиции называвшихся в честь конструктора. Это были С-6, С-6А, С-6Б и С-10, на которых были достигнуты наилучшие результаты во всероссийских состязаниях военных самолетов. Седьмая^[10], восьмая и девятая модели оказались не столь удачными. На аэроплане С-6Б Игорь Сикорский победил в конкурсе, устроенном военными с целью заказа большой партии самолетов, и получил приз — 30 тысяч рублей (поделенный с РБВЗ).

Важно отметить, что С-10 был бипланом, способным взлетать с водной поверхности и садиться на нее, то есть гидропланом (сейчас их называют гидросамолетами). Этот самолет положил начало российской морской авиации, хотя лишь немногие самолеты такого типа были приобретены Морским министерством. Здесь же были сконструированы аэросани, что неудивительно: где же еще ездить на санях с пропеллером, как не в заснеженной России? Тем более что опыт создания аэросаней у Игоря Сикорского уже был.

В 1913 году началось производство многомоторных самолетов, хотя еще в 1911-м Сикорский понял, что в небе скоро будут царить не скромные одномоторные аэропланы, а большие самолеты с несколькими моторами. Как он сам пишет в своей книге «Воздушный путь», однажды из-за неисправности его аэроплана ему пришлось опуститься на маленький дворик с каменным забором. Причиной остановки двигателя был... комар, который закупорил отверстие на входе трубки в карбюратор, и бензин больше туда не поступал. Тут-то Сикорский и задумался о втором моторе. Кроме прочего он понимал, что многомоторные самолеты могут перевозить гораздо больше грузов и людей, у них будет намного большая дальность полета, экипаж будет состоять из нескольких человек, но главное — вероятность одновременного выхода из строя обоих двигателей будет намного меньше.

Игорь Сикорский в книге «Воздушный путь» так говорит о преимуществах многомоторных самолетов с экипажем из нескольких человек:

«...остановка мотора на аэроплане в воздухе всегда очень неприятна, а в некоторых случаях даже опасна. Единственное средство, с помощью которого можно обеспечить аэроплану полет и сделать его независимым от мелкой неисправности мотора, это следующее. Надо сделать большой аэроплан, поставить на него не один, а несколько моторов и притом добиться того, чтобы можно было свободно летать, если один или даже два мотора испортятся. При этом моторы необходимо расположить таким образом, чтобы к ним можно было свободно подходить, осматривать, даже делать небольшие починки. А кроме всего этого, значит, надо, чтобы на аэроплане находился и машинист, который бы делал всю эту работу, проверял бы работающие моторы, в случае нужды мог бы даже сделать мелкие починки, если какой-нибудь из моторов остановится, а аэроплан летел бы в то время на других моторах, т. к. не может быть, чтобы во всех моторах сразу приключилась какая-нибудь беда.

Значит, мы видим, что для того, чтобы летать надежно, не боясь очутиться на деревьях или в воде из-за какой-нибудь пустой неисправности двигателя, надо делать аэроплан с несколькими двигателями, а сверх того надо иметь на нем машиниста^[11]. А чтобы он мог как следует смотреть за своим мотором, не худо, чтобы у него был помощник и чтобы кроме работы с моторами у них никакого другого дела в воздухе не было. Понятно, что необходим также и летчик, который будет править рулями воздушного корабля. Но этого мало. На воздушном корабле должен также находиться штурман. Зачем же этот лишний человек, если с аэроплана так хорошо

можно проверять по карте свой путь и так легко узнавать местность? Казалось бы, что летчик может иногда поглядывать вниз, сравнивать с картой и таким образом направлять свой полет куда следует.

Но это все, действительно, легко только в хорошую погоду. В плохую погоду из-за дождя и тумана часто бывает совсем не видно земли. В таком случае одному летчику бывает трудно справиться с делом. Вот в такое время и бывает необходим штурман. Ему не нужно думать о том, чтобы управлять рулями, не надо думать о двигателях, и он может спокойно подсчитывать, в каком направлении надо лететь, куда и насколько может ветер снести аппарат и т. д. Штурман и указывает летчику, в каком направлении лететь.

Из всего сказанного видно, что для надежного передвижения по воздуху на дальние расстояния надо пользоваться аэропланами с несколькими двигателями и надо, чтобы на аппарате находилось несколько человек, из которых каждый должен исполнять свое определенное дело. Но это еще не всё. Мы знаем, что большой корабль идет по морю спокойно и может легко выдержать такие волны, которые для небольшой лодки могут быть опасны. То же самое должно было быть и в воздухе. Большой тяжелый воздушный корабль с сильными двигателями должен идти в воздухе более устойчиво и должен легче переносить непогоду, чем небольшой легкий аэроплан».

И Сикорский построил такой многомоторный самолет с согласия начальства «Руссо-Балта». За показательным полетом в мае 1913 года над Санкт-Петербургом огромного четырехмоторного биплана «Гранд» (или «Большой Русско-Балтийский») наблюдал сам император Николай II. Он был просто восхищен детищем Сикорского и предложил ему прилететь в Царское Село. Игорь Иванович, конечно, воспользовался приглашением. Император изволили лично полазить по машине, одобрили конструкцию и подарили Сикорскому золотые часы с имперским орлом. Интересно, он всегда носил с собой подарочные часы на всякий случай или снял со своей царственной руки?

Биплан «Большой Русско-Балтийский» первоначально имел довольно неожиданную на современный взгляд компоновку четырех двигателей. Два из них располагались спереди, а два резервных — сзади, почему такую схему и называли тандемной. Первые же испытания показали, что схема не слишком удачна, и после многочисленных попыток усовершенствования от нее отказались. Почему Игорь Иванович опять решил установить двигатели сзади, как в несчастливом БиС-1, не совсем понятно. Впрочем, размеры двух этих машин несопоставимы, так что, возможно, Сикорский

рассчитывал на иной исход.

На модернизированном таким образом самолете все четыре двигателя стояли в ряд на крыле, что позволило использовать два из них уже не только как резервные, но и преимущественно как ведущие. Одновременная работа всех четырех двигателей обеспечивала выполнение задач, для которых этот самолет, собственно, и разрабатывался — для дальней, стратегической, разведки. Эта компоновка стала с тех пор классической, у самолета резко улучшились летные характеристики, и он был переименован в «Русского витязя».

Как уже говорилось, самолет был построен на РБВЗ (вагонном заводе) в Санкт-Петербурге в начале 1913 года. Сикорский сконструировал самолет еще в 1911 году, когда еще не было ни одного самолета, который мог бы поднять больше 500 килограммов груза. И все авиационные эксперты были уверены, что проект провалится, а иностранные специалисты вообще не верили в возможность создания такого самолета в полудикой России. Поэтому некоторые из них были приглашены на показательный полет «Русского витязя», назначенный на 2 августа.

«Русский витязь» впервые в истории авиации был четырехмоторным бипланом, причем крылья отличались по длине, а квадратного сечения фюзеляж был изготовлен из фанеры. Были устроены две пассажирские кабины, имелась открытая площадка с прожектором и пулеметом. Взлетная полоса для самолета должна была иметь длину не менее 700 метров. В салоне помещались кожаный диван, четыре стула, стол, гардероб и даже умывальник — тогда это тоже стало сенсацией, хотя во все последующие годы на военные самолеты рукомойки не ставят, это незачем. Сам конструктор рассказывал о самолете так:

«Все то, что было до сих пор, — не больше, как воздушные байдарки. О воздушном корабле я давно мечтал. Приступая к сооружению его, я определенно задался целью ввести в оборудование летательной машины три принципа, а именно: 1) в далеком воздушном путешествии пилот должен иметь возможность сменяться на ходу; 2) остановка мотора в пути не должна решать судьбы пилота, авиатора и пассажира и 3) возможность ухода за мотором в пути, исправление его на ходу. Всего этого я достиг, и это может дать новое направление при конструировании аппаратов».

2 августа 1913 года «Русский витязь» установил мировой рекорд по продолжительности полета — 1 час 54 минуты. В самолете при этом было восемь пассажиров.

Изготовлен был всего один-единственный такой самолет, да и тот вскоре получил значительные повреждения: на III конкурсе военных

самолетов на коробку крыльев упал сорвавшийся с другого, летевшего выше самолета «Дуке Меллер-II» двигатель! Самое интересное, что не только «Русский витязь» сумел приземлиться, но и летчик «Меллера» ухитрился посадить свой самолет в режиме планера. Этим летчиком был знаменитый пилот Адам Габер-Влынский, который на другом авиационном конкурсе оказался лучшим и получил приз — 30 тысяч рублей, очень немаленькие тогда деньги.

Кстати, похожая, но гораздо более серьезная авария произошла намного позже со знаменитым советским и тоже для своего времени гигантским самолетом «Максим Горький» с восемью (!) двигателями. История настолько интересная, что ее хочется рассказать, хотя она имеет к биографии Сикорского лишь косвенное отношение. Хотя все-таки имеет, потому что первые огромные самолеты сконструировал именно Игорь Сикорский, и именно в России, и именно ему принадлежит значительная доля конструкторских решений и компоновочных схем, использованных в «Максима Горьком» (АНТ-20). Кстати, за создание огромных воздушных кораблей Сикорский получил не только несколько наград и различных дипломов, но и диплом инженера гонорис кауза в Санкт-Петербургском политехническом институте. И этот диплом он, безусловно, заслужил. А насчет АНТ-20...

В 1932 году отмечался сорокалетний юбилей литературной деятельности вернувшегося в СССР писателя Максима Горького, и одним из подарков юбиляру была идея сконструировать агитационный самолет и назвать его «Максим Горький». Проектирование самолета было поручено уже знаменитому тогда авиаконструктору Андрею Николаевичу Туполеву (отсюда и аббревиатура названия). Самолет мог перевозить до семидесяти пассажиров, на нем находилось несколько средств агитации: громкоговоритель «Голос с неба», киноустановка, фотолаборатория, библиотека и даже небольшая типография, выпускавшая уникальную газету. Самолет имел чудовищный размах крыла — 63 метра.

И вот 18 мая 1935 года состоялся демонстрационный полет «Максима Горького» над Красной площадью Москвы. Рядом с этим самолетом должны были лететь два истребителя, демонстрируя разницу размеров (размах крыльев истребителей был раз в десять меньше). Неожиданно один из истребителей попытался выполнить «мертвую петлю» вокруг крыла «Максима Горького». Однако в верхней точке петли истребитель завис и рухнул на крыло АНТ-20. Гигантский самолет потерял управление и вскоре упал прямо на московский кооперативный поселок художников «Сокол».

Погибли 49 человек, включая летчика-истребителя.

Игорь Иванович трезво оценивал достоинства и недостатки «Русского витязя»: «Конечно, этот первый воздушный корабль имел и свои недостатки. Он не мог подниматься на большую высоту и поднимал сравнительно немного груза (около 45 пудов^[12]). Но все же это был большой успех. Кроме того, опыты с «Русским витязем» дали много ценных указаний, которые были использованы при постройке следующего воздушного корабля, начатой осенью 1913 года».

Поэтому самолет «Русский витязь» восстанавливать не стали, тем более что уже был почти готов новый, гораздо более совершенный и тоже четырехмоторный самолет «Илья Муромец» (С-22), ставший первым в мире пассажирским самолетом. Двигатели, в том числе отечественные, производства «Руссо-Балта», располагались на нижнем крыле. Самолет имел невероятно комфортные для своего времени условия: отделенный от кабины салон, спальня комнаты и даже ванная комната с туалетом — на пассажирском самолете, в отличие от военного, туалет и рукомо́йник действительно необходимы. Было предусмотрено отопление — воздух в кабине подогревался горячими выхлопными газами, а также электрическое освещение в кабине пилотов.

По поводу двигателя. На самолетах типа «Илья Муромец» устанавливались немецкие двигатели «Аргус», которые после начала войны с Германией, естественно, перестали поступать в Россию. На заводе был проведен конкурс на создание отечественного авиационного двигателя. Игорь Сикорский не стал заморачиваться и вполне разумно просто скопировал «Аргус» мощностью 140 лошадиных сил.

А инженер Киреев разработал собственный двигатель, хотя и на основе мотора «Бенц», с большей мощностью — 150 лошадиных сил, который сразу назвали Р-БВЗ (тот же «Русско-Балтийский вагонный завод»). Это был шестицилиндровый однорядный двухтактный двигатель водяного охлаждения, по бокам которого устанавливались радиаторы автомобильного типа. Р-БВЗ был признан лучшим двигателем, чем скопированный двигатель Сикорского, и пошел в серию. Оценим благородство Игоря Ивановича, который не настаивал на использовании своей копии «Аргуса».

Самолет «Илья Муромец» сконструировали в 1913 году (окончательно достроен в январе 1914 года) и сразу установили на нем мировые рекорды грузоподъемности — 1100 килограммов (предыдущий рекорд на самолете Роже Соммера — 653 килограмма) и перевозки пассажиров — в начале

зимы 1914 года Сикорский, который, как обычно, сам пилотировал самолет, перевез 16 человек. Разрекламированный в прессе самолет немедленно начали использовать в политических целях: Игорю Сикорскому пришлось покатасть на нем депутатов Государственной думы и госчиновников. Такая забава практикуется и сейчас с депутатами современной Госдумы, причем за бюджетные, то есть наши с вами, деньги.

Как всегда, новым изобретением первыми заинтересовались военные и даже собирались заказать Сикорскому целую партию таких самолетов. Но для начала предложили ему испытать самолет в дальнем перелете. Перед самым началом Первой мировой войны Сикорский построил для этого несколько меньший по размеру, зато с более мощными двигателями самолет «Илья Муромец-Б», на котором был установлен рекорд высоты полета и на котором летом 1914 года и был совершен ставший знаменитым перелет Санкт-Петербург — Киев с двумя посадками.

Предоставим слово Игорю Ивановичу:

«Во время предыдущих полетов на корабле обычно находилось до 10-ти и более пассажиров. На этот раз было решено, чтобы не было никого лишнего. Должны были отправиться в путь всего только 4 человека, составлявшие экипаж «Ильи Муромца-Б». Это были капитан Х. Ф. Пруссис, в качестве пилота, лейтенант Г. И. Лавров, в качестве пилота и штурмана, механик В. С. Панасюк, в качестве машиниста, и я, в качестве пилота и капитана построенного мною воздушного корабля. Было решено отправиться в путь ранним утром 10 июня. Участники полета еще накануне доставили свой багаж и чемоданы на корабль. Кроме всего, что было упомянуто, на корабль были взяты карты всего пути (10 верст в дюйме^[13]) и некоторое количество провизии. Еще заранее был внимательно проверен компас и принята во внимание девиация.

В это время в Петрограде были белые ночи, т. е. даже в полночь не было совершенной темноты».

Путешествие началось после завтрака на аэродроме в восемь часов утра, и поначалу все шло очень хорошо. Сикорский регулярно выходил на крыло, чтобы посмотреть на работу моторов. Вот как он описал окрестности, открывавшиеся перед ним во время этих небезопасных «прогулок»:

«Трудно описать величественное зрелище, открывавшееся с этого места. Корабль летел над безбрежным облачным морем. Можно было ясно видеть, как его тень скользила по белоснежным облакам, освещенным солнцем. Иногда из облачного моря поднимались выступы, как бы горы. Иногда можно было видеть как бы огромный гриб, бросающий от себя тень,

в целую сажень длиной, на облачную поверхность. Некоторые выступы были выше корабля. Странное впечатление создавалось, когда корабль проходил вблизи такой облачной горы. Наружные очертания были так резки, что, казалось, она действительно состоит из какой-то твердой белой массы».

Вот любопытная подробность: пролетая над Витебском, экипаж сбросил жестяную банку из-под печенья с вложенными в нее телеграммами в Киев и Санкт-Петербург о ходе полета и даже деньгами для оплаты этих телеграмм. К банке привязали красный флажок, банку кто-то нашел и отослал по указанному адресу. Телеграммы дошли до адресатов, причем в Киев даже позже, чем Игорь Сикорский сам туда прилетел.

Первую остановку сделали через семь часов после взлета, на заранее подготовленной площадке, где их ждали с топливом для дозаправки. В результате машина оказалась несколько перегруженной, и для взлета пришлось вызвать дюжину добровольцев из собравшихся зевак, чтобы они ее подтолкнули — двигатели явно не справлялись.

Площадка была выбрана не совсем удачно и довольно опасно: в самом ее конце был обрыв над рекой, перед которым Сикорский и потянул штурвал на себя. Все обошлось, машина оказалась в воздухе.

Однако через час произошла серьезная техническая неполадка, чуть было не приведшая к катастрофе. Лопнул один из бензопроводов, из него потек бензин прямо на горячий двигатель. Тот немедленно загорелся, пламя перебросилось на деревянные части самолета (их было немало). Героическими усилиями Панасюк и Лавров с помощью огнетушителя и собственных курток загасили пламя, но было совершенно ясно, что продолжать полет нельзя. Стоит отметить, что если бы Сикорский не предусмотрел возможность непосредственного подхода членов экипажа к двигателям, то вряд ли мы сейчас читали об этом авиаконструкторе.

Надо было садиться. Игорь Иванович вспомнил, что совсем недавно под самолетом было ржаное поле, развернул машину и удачно посадил ее. Всего за час самолет кое-как отремонтировали, но было уже довольно поздно, в Киев до ночи не долететь, это опасно, и авиаторы решили заночевать.

Взлетали ранним утром, как только рассвело. Полет проходил трудно, но об этом лучше написал очевидец прибытия Сикорского в Киев, журналист иллюстрированного журнала «Искры» (№ 25 от 1914 года):

«...17 июня, в 11 часов утра, в Киев прилетел на своем знаменитом «Илье Муромце» И. И. Сикорский. Кроме механика В. Панасюка с ним летели два будущих первых командира аэропланов типа «Илья Муромец»

— летчик петербургской авиационной роты капитан Х. Ф. Пруссис и морской летчик лейтенант Г. И. Лавров. Благодаря белой ночи полет начался при прекрасных условиях, но вскоре поднялся сильный встречный ветер, вследствие чего вместо нормальной скорости — 100 верст в час — «Илья Муромец» ограничился скоростью в 70 верст. Первую остановку он сделал в Орше, а вторую, вследствие порчи бензинопровода, — на станции «Копись». Вообще условия перелета были неблагоприятны. «Илья Муромец» реял все время в грозowych тучах. Два часа пришлось лететь под проливным дождем и при встречном ветре. «Илья Муромец» поднимался на высоту 1300 метров, чтобы очутиться выше облаков. Летели под ярким солнцем, совершенно не видя земли. Удача перелета лишней раз доказала выносливость «Ильи Муромца». Не видя земли, летчики ориентировались по компасу. Близ Киева летчики сделали «вылазку», пробившись сквозь густые тучи к земле. Оказалось, что Киев был уже позади них. Пришлось повернуть обратно к аэродрому. Расстояние 1020 верст покрыто в 13 часов 10 минут. Сикорский с товарищами оставался в Киеве до 26 июня, причем сделал несколько полетов над Киевом. Во время одного из полетов в числе пассажиров были сестра Сикорского, его дядя, вице-председатель киевского общества воздухоплавания Марков и другие. Полет, совершенный на высоте 1400 метров, наблюдался буквально всем городом, высыпавшим на балконы и крыши».

Сикорский не собирался ограничиться перелетом Санкт-Петербург — Киев, а хотел вернуться на родной аэродром. Однако он «...провел в Киеве полторы недели. Ежедневно [«Илья Муромец»] совершал небольшие полеты над городом, чтобы дать возможность совершить прогулку по воздуху тем, кто этого желал, а таковых ежедневно набиралось довольно много».

В честь первого в мире перелета на такое большое расстояние во дворце Русского купеческого собрания был устроен торжественный прием наших героев. В этом не было бы ничего особенного, если бы не одно важное обстоятельство: на приеме в качестве гостя присутствовал штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров, за год до этого выполнивший знаменитую «мертвую петлю», которую до сих пор называют в его честь «петлей Нестерова». Сикорский с грустью пишет, что на том приеме было много блестящих молодых офицеров, которые вскоре погибли на фронтах Первой мировой: сам Нестеров, брат Игоря Ивановича Сергей, тот же капитан Пруссис, который, впрочем, погиб в аэрокатастрофе.

В обратный путь было решено отправиться в последних числах июня.

«На рассвете, в четвертом часу утра 29 июня «Илья Муромец»

поднялся с киевского аэродрома, описал над ним в воздухе один круг и полетел на север. На этот раз на корабле находилось всего 3 человека, т. к. четвертый участник, капитан Пруссис, должен был ранее уехать из Киева. Начинался ясный день. Можно было ожидать, что будет жарко, но утро было прохладное и тихое. В воздухе была полная тишина. Начало полета проходило очень спокойно».

Да и потом полет проходил без приключений. Промежуточную посадку для дозаправки топливом Игорь Сикорский сделал в Новосокольниках Витебской губернии, причем здесь дозаправка была произведена гораздо быстрее благодаря остроумному использованию сжатого воздуха. В половине первого взяли курс на Санкт-Петербург и уже через пять часов «вдали показалось огромное пятно из дыма и тумана. Это был Петроград. Еще через несколько минут «Илья Муромец» пролетел над Московской Заставой, затем над Обводным каналом, сделал большой круг над серединой города и отправился на свой аэродром. Винты стали вращаться медленнее и сделались видными; земля постепенно приближалась и, наконец, корабль, сделав последний поворот, мягко опустился на знакомую дорожку Корпусного аэродрома^[14].

Таким образом, воздушный корабль, вылетевший на рассвете из Киева, в 5 часов дня опустился в Петрограде, совершив весь этот путь в 13 с небольшим часов, т. е. приблизительно вдвое быстрее, чем самые скорые поезда. Корабль с этого времени стал называться «Илья Муромец-Б Киевский». Перелет показал прекрасные возможности многомоторных самолетов, причем обнаруженные и потом с успехом ликвидированные неисправности лишь подчеркнули живучесть «Ильи Муромца-Б Киевского».

Справедливости ради надо рассказать о том, что рекордный перелет Сикорского из Санкт-Петербурга в Киев и обратно был не первым в России дальним перелетом. Почти годом ранее перелет по маршруту Киев — Одесса — Керчь — Тамань — Екатеринодар (нынешний Краснодар) совершил на французском аэроплане «Ньюпор» подьесаул Вячеслав Ткачев. За этот перелет протяженностью 1600 километров Киевское общество воздухоплавания присудило ему золотой знак «За наиболее выдающийся в России в 1913 году перелет». Вячеслав Ткачев был хорошо знаком с Игорем Сикорским еще по Киеву, и они даже обсуждали использование различных аэропланов для таких, казавшихся тогда не дальними, а сверхдальними, перелетов.

Вячеслав Матвеевич Ткачев родился в 1885 году на Кубани в станице Келермесской. С отличием окончил Нижегородский казачий корпус, затем

Константиновское артиллерийское училище. Побывав на показательных полетах аэропланов, он увлекается авиацией и в свободное от службы время начинает учиться в авиашколе Одесского аэроклуба. Получает диплом пилота и во время Первой мировой войны становится командиром одного из авиаотрядов 4-й армии, впервые в России использует личное оружие (наган) в бою с немецким аэропланом. Становится асом — в те времена это означало, что летчик сбил не менее пяти самолетов противника.

В январе 1917 года Высочайшим приказом из войскового старшины он был переименован в подполковники. В июне, уже при Временном правительстве, назначается начальником Полевого управления авиации и воздухоплавания при штабе Верховного главнокомандующего, то есть фактически главой авиации России. В августе за боевые заслуги был произведен в полковники.

После Октябрьской революции Ткачев воюет в рядах Белой армии, после поражения Врангеля уходит в эмиграцию. В Югославии преподает авиационную науку, в антисоветской деятельности практически не участвует. Тем не менее, поскольку формально Русская армия не распускалась, военная карьера Ткачева продолжалась: в 1922 году он получил звание генерал-лейтенанта, а в 1927-м стал первым и единственным генералом от авиации.

Во время Второй мировой войны и оккупации Югославии гитлеровскими войсками Ткачев с фашистами категорически не сотрудничал, работал школьным учителем. Тем не менее, когда в Югославию вошли советские войска, он был арестован контрразведкой Смерш и отправлен в Москву на Лубянку. В Москве его почему-то не расстреливают, а «всего лишь» осуждают на 10 лет лагерей (по некоторым данным, за него хлопотал сам Сикорский через своих высокопоставленных знакомых среди американских союзников).

Поразительно, но он выжил, полностью отсидев срок. Выйдя на свободу, поселился в Краснодаре. Работал за гроши в артели переплетчиков и умер в 1965 году практически в нищете.

В 1994 году на доме, где он жил и умер, в присутствии главкома авиации России Петра Дейнекина установили памятную доску. Это событие удостоилось статьи в местной газете: «Тридцать лет спустя после кончины Вячеслава Матвеевича Ткачева Родина воздала русскому летчику по заслугам». А тем смершевцам, посадившим его на страшные десять лет ни за что? Наверняка нет.

Глава 7

ПЕРВАЯ ВОЙНА СИКОРСКОГО

Кроме установления Сикорским на «Илье Муромце» мирового рекорда по дальности перелета, в эти дни произошло еще одно событие, оказавшее огромное влияние не только на развитие авиации, но и на всю мировую историю. Именно об этом событии рассказали нашим путешественникам, как только они приземлились на Куреневском аэродроме в Киеве.

Так вот, за день до вылета «Ильи Муромца» из столицы Российской империи в боснийском городе Сараеве был убит эрцгерцог Франц Фердинанд, наследник Австро-Венгерской империи, а также его жена, миловидная чешка София Хортек. Вскоре Австро-Венгрия объявила войну Сербии, поскольку убийца придерживался пансербских убеждений и был связан с сербскими националистическими и правительственными кругами. При этом Россия традиционно поддерживала православную Сербию, а наш недалекий император Николай 11 заявил, что не допустит оккупации «славянской сестры», и вскоре Россия, в сущности, не имеющая никакого отношения к балканским дрязгам из-за пары деревушек, оказалась втянутой в бессмысленную войну с Австро-Венгрией, Германией, Болгарией и Турцией.

Подлинной причиной войны, конечно, было не убийство наследника и его жены, а стремление Германии к завоеванию заморских колоний, которые до того были поделены в основном между Англией и Францией. Противоборствующими сторонами стали Британская империя, Французская республика и Российская империя, которые объединились в блок Антанта («сердечное согласие»), и Германская империя, Османская империя (Турция), Австро-Венгерская империя и Болгарское царство (Четверной союз или Центральные державы).

Отец Игоря Сикорского, уже немолодой и знаменитый психиатр Иван Алексеевич Сикорский, в своей брошюре «Современная всесветная война 1914-го года. Причины войны и устранение их» так откликнулся на эти события:

«Мы переживаем величайшую войну, когда-либо бывшую, — войну, богатую событиями и еще более богатую причинами и мотивами, смысл и значение которых лишь постепенно раскрываются. Это война против войны, это борьба с атавистическим возвратом людского одичания, которое

было предсказано Г. Спенсером; это решительная схватка с новейшим милитаризмом, который стремится сковать свободу, чтобы грубо управлять всем миром, это, наконец, протестующий взрыв лучшей части человечества, которое одушевлено великой идеей — установить мир на земле, прибегнув для этого даже к силе оружия, если мирным путем успех недостижим. Прогрессивное человечество твердо решилось добиться цели соединенными силами многих держав, не останавливаясь даже перед перспективой пожертвовать еще раз миллионами человеческих жизней и миллиардами золота, только бы положить предел насилию и грабежу, убивающему прогресс самой жизни человеческих обществ.

Уже произнесены открыто суровые слова правды, Берлин признан центром преступного милитаризма, Австро-Венгрия, не обинуясь, названа зачинщицей политической смуты, внесенной в человечество по почину Берлина, среди глубокого мира. Такой приговор вышел из уст представителей миротворческих государств и сказан со всей строгостью и серьезностью исторического засвидетельствования, удостоверенного документами. Борьба с деморализующей и опасной деятельностью Берлина, беспрерывно нарушавшего установившееся политическое равновесие, и постоянная немецкая угроза малым державам объединила, наконец, великие державы Россию, Англию и Францию в союз, скрепленный ежедневным контактом правительств для обмена мыслей и основанного на нем единообразного действия. Важнейшую задачу союза составляет поддержание всеобщего мира на началах чести и достоинства сохранением независимости слабых народов и государств».

Война началась после объявления Австро-Венгрией войны Сербии, руководство которой поддерживало убийцу эрцгерцога и его жены. 1 августа 1914 года Германия объявила войну России в ответ на мобилизацию последней для защиты «братской православной» Сербии — этот день и считается началом Первой мировой войны.

В начале войны России удалось завоевать часть немецкой Восточной Пруссии, но уже 17 августа русские армии потерпели трагическое поражение.

На Западном фронте немцам удалось захватить почти всю Бельгию и часть Франции, но к началу 1915 года война приобрела ранее никогда не виданный позиционный характер, и так продолжалось практически до конца войны в ноябре 1918 года. В России годом раньше произошла Октябрьская революция, к власти пришли большевики, 15 декабря 1917 года был заключен «позорный и похабный», по собственному выражению Ленина, Брестский мир и Россия вышла из войны на унижительных

условиях.

В результате этой войны распались четыре империи: Российская, Османская, Германская и Австро-Венгерская и погибло около десяти миллионов военнослужащих и примерно столько же человек гражданского населения.

До Первой мировой войны было выпущено всего семь самолетов «Илья Муромец». Но когда началась эта Великая война, как ее называют на Западе, из них была сформирована эскадра, техническое состояние которой обеспечивалось силами родного РБВЗ. В конце 1914 года Николай II подписал постановление о создании этой эскадры бомбардировщиков — считается, что это было первое в мире соединение таких самолетов, командиром которого стал генерал Михаил Шидловский. Эскадра состояла из десяти боевых и двух учебных машин.

Генерал Михаил Шидловский происходил из шляхетского рода, окончил Морской кадетский корпус (в котором несколько лет проучился Игорь Сикорский), а затем Александровскую военно-юридическую академию. После отставки служил в Минфине, стал членом Государственного совета Российской империи, получил чин действительного статского советника (в армии это соответствует генерал-майору). Стал председателем совета акционеров «Руссо-Балта».

По одной из версий, Михаил Владимирович Шидловский со своим восемнадцатилетним сыном был расстрелян большевиками в августе 1918 года при переходе финской границы. Однако в материалах уголовного дела № 9964 архива Управления ФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области указано, что он в 1919 году был арестован чекистами по обвинению в шпионаже и расстрелян 14 января 1921 года. Реабилитирован в 1998 году. В 1999 году по инициативе летчиков дальней авиации Михаилу Шидловскому перед штабом дальней авиации в Москве был установлен памятник, а в 2014 году в честь столетия дальней авиации ракетно-бомбардировщику Ту-22-М3 было присвоено имя «Михаил Шидловский».

Именно Шидловскому принадлежит идея создания эскадры из двенадцати уже построенных к тому времени машин «Илья Муромец». С самого начала генерал столкнулся с неожиданной проблемой: эти самолеты умел пилотировать только сам Игорь Сикорский, а будущих пилотов-бомбардировщиков, ранее летавших на скромных одномоторных самолетах, пришлось переучивать. Вот что писал сам Игорь Иванович: «Аппараты этого типа были первыми многомоторными аэропланами, действительно летавшими по воздуху. Однако в начале войны единственным летчиком, который самостоятельно управлял этими

машинами, был пишущий эти строки. Кроме того, в это время имелось лишь очень небольшое число готовых кораблей, причем это были машины, построенные для мирного времени с большими удобными каютами, но летавшие сравнительно невысоко. Поэтому первые месяцы войны «Муромцы» не участвовали в боях, но зато спешно производилось обучение полетам будущих командиров, а также работы по созданию воздушного корабля нового типа, специально приспособленного для полетов в военных условиях.

Новый тип «Ильи Муромца» был построен необыкновенно скоро. В начале октября 1914 года было получено разрешение на постройку аппарата и были начаты рабочие чертежи. Когда главные чертежи были выполнены, началась постройка аппарата. Новый воздушный корабль был закончен на заводе, затем разобран, перевезен на аэродром, собран, отрегулирован, были поставлены и испробованы двигатели, и, наконец, корабль поднялся на воздух. Это было в конце ноября 1914 года, т. е. через 7 недель после начала заготовки чертежей. Новый воздушный корабль дал значительно лучшие результаты. Он летал быстрее и мог подниматься на $3\frac{1}{2}$ версты высоты, что было вполне достаточно по военным условиям того времени».

Похожие свидетельства приводит Николай Головкин в издании «Россия в красках»:

«Январь 1915 года был проведен в активных приготовлениях самолетов и тренировке персонала... Я [Сикорский] продолжал оставаться единственным пилотом-испытателем больших самолетов, а также единственным инструктором. И в то же время как конструктор я нес всю ответственность за действительные или мнимые неполадки, с которыми мог встретиться летный персонал, пользуясь сложным и неосвоенным оборудованием. Как для меня, так и для большинства это было трудное и тяжелое время».

Очень интересная история об одном из летчиков самолетов Сикорского рассказана в журнале «Загадки истории».

Пилотом одного из самолетов «Илья Муромец» стал уроженец Полинезии и гражданин Франции чернокожий Марсель Пля. Он родился на Таити, но вместе с матерью, которая работала няней в семье одного французского чиновника, оказался в самом конце XIX века в Париже. В начале следующего века семья чиновника вместе с няней и ее сынишкой переехала в Санкт-Петербург, где чернокожий паренек быстро научился говорить по-русски. Повзрослев, начал работать на фабрике, вскоре женился на русской девушке и обзавелся потомством. В начале войны он

добровольцем отправился на фронт, где стал авиационным пулеметчиком.

Первый подвиг Марсель Пля совершил в 1916 году во время бомбардировки станции Даудзевас, занятой немцами. Их зенитчики действовали довольно успешно, пилот был ранен, самолет начал падать, но положение спас Пля, который привязал себя и пулемет к фюзеляжу, а потом вышел на крыло и починил лонжерон. За этот подвиг полинезиец получил Георгиевский крест 3-й степени и был произведен в фельдфебели.

Второй Георгиевский крест Пля получил, когда сбил из хвостового пулемета своего «Ильи Муромца» в одном бою два (!) немецких истребителя. Пля был хорошо знаком с Игорем Сикорским, который настолько доверял его боевому опыту, что внес конструктивные изменения в самолет, которые подсказал ему чернокожий герой. Что с ним стало в дальнейшем — увы, неизвестно.

Огромные «Ильи Муромцы» естественным образом стали в первую очередь бомбардировщиками. Пришлось вынести из салона мебель, зеркала и прочую роскошь и установить на самолете электрическую систему открытия люков для бомбометания. Вначале самолет нес всего одну тяжелую бомбу, но результаты бомбардировок показали, что правильнее использовать не одну большую, а несколько сравнительно некрупных бомб, и Сикорский оснастил самолет кассетами с восемью стокилограммовыми или четырнадцатью пятидесятикилограммовыми бомбами. Бомбометание в таком варианте оказалось наиболее эффективным для уничтожения скоплений войск противника и артиллерийских батарей.

Как обычно, на всякий меч немедленно находится щит, а то и другой меч. В случае военной авиации такой меч появился задолго до реального использования авиации в военных целях. Речь идет о зенитных орудиях и пулеметах, доставивших немало неприятностей воздушным судам Сикорского.

Обычно их называют зенитками, а во времена первых самолетов Сикорского называли зенитными пушками, потому что они могли производить круговой обстрел с большим углом возвышения (стрельбой «в зенит»). Удивительно прозорливым оказался инженер Обуховского завода Михаил Розенберг, который еще в 1901 году разработал проект зенитной противосамолетной пушки 57-го калибра. Хотя первые орудия для стрельбы по целям в воздухе были разработаны еще за 20 лет до данного проекта, но их целями были воздушные шары и аэростаты.

Зенитки — это средство борьбы с аэростатами или самолетами с земли. Но с самолетами можно бороться и в воздухе. Как только авиация

заняла положенное ей место среди всех видов вооруженных сил, конструкторы начали оснащать самолеты средствами борьбы с другими самолетами. Естественно, сначала это были пулеметы, которые пришлось ставить на верху крыла, над вращающимся винтом и вне зоны видимости пилота. Точность курсовой стрельбы (то есть стрельбы вперед, по курсу самолета) из таких орудий без возможности прицеливания летчиком была крайне низкой.

Самым совершенным в этом плане был английский «Ньюпор» с курсовым пулеметом, установленным над крылом вне диска винта. Перезарядка курсового пулемета осуществлялась стрелком со своей оборонительной турельной установки (этакий штатив для пулемета или небольшой пушки), для чего ему приходилось забираться по лестнице, неся диск с зарядами. Можно представить, каково было стрелку, практически ни за что не держась, вставлять диск в курсовой пулемет, находясь на высоте нескольких сотен метров! Однако до 15 марта 1915 года этот английский самолет был лучшим в мире истребителем.

Был и другой вариант, впервые реализованный на французском двухместном самолете «SPAD-SA2», в котором пилот размещался за двигателем, а передний стрелок — перед двигателем и толкающим винтом. Несмотря на сложность конструкции и существенное снижение как эффективности винта, так и маневренности, это был не просто самолет, способный вести курсовую стрельбу. Пилот также мог сбрасывать небольшие, весом до 10 килограммов, бомбы. До этого все боевые самолеты или вовсе не имели вооружения, или имели заднего стрелка с оборонительной пулеметной турелью для защиты хвоста.

Однако этот вариант оказался неудобным ни для пилота, ни для стрелка — все-таки винт вращался от них слишком близко. Однако 100 несколько модернизированных «SPAD-SA2» купило российское военное ведомство.

Такую же конструкцию имел и английский самолет «Де Хевиленд», за исключением того, что летчик и стрелок размещались рядом в передней кабине, а пилот имел и курсовой пулемет. Понятно, что главной помехой для курсовой стрельбы был винт, поэтому и приходилось громоздить курсовой пулемет либо выше диска винта, либо и вовсе размещать винт за кабиной. Все это было довольно неудобно.

Считается, что первый переворот совершил Ролан Гаррос, который установил на лопасти деревянного винта «пулеотбойники» из толстой стали (тот самый Ролан Гаррос, в честь которого назван теннисный комплекс в Париже, потому что летчик увлекался теннисом). В лопасти

попадало менее 10 процентов пуль, и темп стрельбы почти не падал. Французский самолет «Моран» стал истинным «убийцей» немецких аэропланов, но ненадолго.

Подлинная революция произошла в феврале 1915 года, когда немецкий инженер Генрих Люббе из фирмы «Фоккер» разработал абсолютно новую схему стрельбы, и весной 1915 года в воздух поднялся немецкий истребитель «Фоккер-Айндеккер» (то есть «Фоккер-моноплан») с двумя пулеметами «максим», оснащенными синхронизаторами — устройствами, задерживающими спуск при прохождении лопасти винта через зону обстрела. Пулемет стрелял сквозь винт, но в лопасть пули не попадали! Скажем несколько слов об этой успешной фирме.

Компания была названа в честь ее основателя Антона Фоккера и начала работать на окраине Берлина в 1912 году. После поражения в Первой мировой войне Германии было запрещено иметь военно-воздушный флот и строить самолеты, поэтому компания перенесла свою деятельность в Нидерланды, а созданные ею самолеты испытывались в том числе под нашим Липецком (согласно секретному Рапалльскому договору). Так, в 1925 году в ходе соревнований немецких и советских истребителей выяснилось, что «Фоккер D XIII» заметно превосходит «Фоккеры D XI» с двигателями в 300 лошадиных сил, которые ВВС РККА закупили в Нидерландах в 1924 году. Фирма «Фоккер» существовала до 1996 года.

Моноплан Фоккера стал косить «Мораны», «Ньюпо-ры», а сам был практически неуязвим для «Фарманов» и «Де Хевилендов», летавших с намного меньшей скоростью. Как и всегда, в какой-то момент, а именно через три месяца со дня первого полета «Фоккер-Айндеккера», один из таких самолетов все-таки сбили (зениткой), и секрет синхронизации был разгадан. Любопытно, что Люббе оформил патент на свое изобретение, но в военное время никто на это внимания, конечно, не обратил, и уже летом того же года синхронизаторы были установлены на самолетах всех воюющих стран, включая Россию.

На первых порах новейшее средство ведения войны оказалось не таким уж эффективным: самолеты сражались с самолетами противника, а в войне, ведущейся на земле, непосредственно не участвовали и могли помочь войскам разве что разведкой, потому что небольшие бомбы, да еще и сбрасываемые не прицельно, «на глазок», не могли нанести заметного урона противнику.

Настоящий переворот в значении авиации на поле боя произвел именно «Илья Муромец» Игоря Сикорского. Прежде всего, именно на этом самолете был впервые установлен пулемет, причем этих пулеметов было

сразу три, поскольку это позволяли размеры, большая грузоподъемность и значительный экипаж самолета. «Муромцу» не требовался даже синхронизатор, который появился лишь год спустя. Пулеметы можно было устанавливать где угодно, в том числе в тех местах, откуда ведется курсовая стрельба.

Однако вскоре у противника появились истребители, и Сикорский усилил вооружение самолета, доведя количество пулеметов до семи (!), расположенных таким образом, чтобы можно было обстреливать пространство вокруг «Ильи Муромца» на 360 градусов. Мало того, на крыльях стали устанавливать пушки «Гочкис», из которых можно было стрелять и по наземным целям, и по самолетам (истребителям) противника, если снаряжать их картечью или шрапнелью. Можно себе представить, сколько человек находилось во время боя на борту самолета — до восьми, огромный для того времени экипаж. Пулеметы были, как правило, самые обычные тяжелые «максимы». Интересно, что уже тогда изредка использовалось ракетное оружие и даже торпеды.

В начале 1917 года «максимы» были заменены на пулеметы «Льюис» большего калибра и скорострельностью до 550 выстрелов в минуту. Курсовая пушка эффективно действовала на расстоянии до 1,5 километра, и в результате за один стандартный вылет самолет мог уничтожить несколько танков или броневиков, пару аэропланов или артиллерийских батарей противника.

Но еще важнее, что «Илья Муромец» был первым в мире бомбардировщиком, способным проникнуть глубоко на вражескую территорию и донести до цели целую тонну бомб, отстреливаясь от самолетов противника своими пулеметами кругового обстрела.

Однако даже такое вооружение не могло полностью обезопасить самолет от более маневренных и быстрых истребителей, которые обычно представляли собой одномоторные одно-или двухместные машины. Попытки совместить в одном самолете функции бомбардировщика и истребителя оканчивались неудачей. Срабатывал старый инженерный закон: «любое универсальное хуже нескольких специальных». Так, туристический складной инструмент «топорик-пила-лопатка» компактен, значительно легче, чем отдельные топор плюс пила плюс лопатка, и для похода или оснащения саперного батальона более чем удобен. Однако настоящий топор гораздо лучше рубит, серьезная пила намного лучше пилит, а штыковая лопата нормальных размеров несравнимо удобнее и производительнее отдельной саперной лопатки. Так и самолет: либо на нем можно перевезти много тяжелых бомб, но с относительно небольшой

скоростью, либо истребитель легко догонит маломаневренный бомбардировщик и расстреляет его из пулемета. А против самого истребителя нужно выставлять другой истребитель.

Отлично понимавший логику развития военной авиации, Игорь Сикорский еще в начале войны спроектировал, а в 1915 году построил на РБВЗ два двухместных истребителя С-16, вооруженных пулеметами уже с синхронизаторами. И с 1916 года каждый тяжелый бомбардировщик из эскадры воздушных кораблей прикрывал один С-16 (иногда обозначался С-ХVI), чрезвычайно маневренный биплан с пулеметом со скорострельностью до 550 выстрелов в минуту.

Истребители первоначально предназначались для защиты бомбардировщиков, поскольку именно бомбардировщик мог нанести противнику наиболее серьезные потери, все-таки войны ведутся за контроль над территорией. Но противник, как с «нашей», так и с «их» стороны, немедленно выставил против истребителей сопровождения свои истребители, которые атаковали в первую очередь уже не главную цель — бомбардировщик, а именно чужие истребители. Со временем про скучную охоту за тихоходными бомбардировщиками стали потихоньку забывать и в воздух поднимались только собственно истребители, навстречу которым поднимались истребители противника. Получался, таким образом, классический средневековый рыцарский турнир «один на один», разве что вместо пик использовались пулеметы или даже обычное стрелковое оружие. Зафиксировано немало случаев, когда в воздушном бою побеждал пилот, который ухитрялся попасть во врага, пилотирующего свой самолет, из обычного револьвера!

Летчики стали предметом зависти и восхищения, оказались аристократией вооруженных сил. Для них была разработана красивая, как правило, кожаная форма, о них писали во всех газетах, у них брали интервью и... хоронили с почестями — если летчику удавалось упасть на свою территорию.

Спасть из подбитого самолета, например с неработающим двигателем и даже вообще без двигателя, тем не менее было возможно. Летчику иногда удавалось посадить самолет на неподготовленную площадку вроде пшеничного поля или на поляну. А можно было спастись на парашюте.

Первым, кто теоретически изобрел парашют, считается Леонардо да Винчи. Действительно, в бумагах великого живописца есть рисунок, напоминающий парашют, хотя купол Леонардо изобразил в виде четырехгранной пирамиды. Но самые настоящие парашюты были известны

и даже изготовлены задолго до автора «Джоконды». Такие устройства были и у древних китайцев, и в античном мире.

Само слово «парашют» в 1783 году придумал некий Луис Ленорман. Он впервые и прыгнул на этом практически зонтике большого диаметра. Знаменитая прорицательница и гадалка девица Ленорман была, возможно, его родственницей.

Первый и удачный спуск с воздушного шара, который находился на высоте 800 метров, на настоящем парашюте совершил француз Жак Гернерен в 1797 году. А первый удачный прыжок с самолета совершил американец Альберт Берри в 1912 году. Самолет летел на высоте 500 метров, причем первые 100 метров падения Берри не раскрывал парашюта и стал первым человеком в мире, испытавшим свободное падение. А наш соотечественник Глеб Котельников в 1912 году запатентовал ранцевый парашют в России, Франции, Германии и США. Однако Главное инженерное управление русской армии отказалось принять его парашют РК-1 в производство по парадоксальной и даже бесчеловечной причине. Начальник российской авиации посчитал, что при малейшей опасности летчики будут выбрасываться из самолетов, а импортируемые Россией самолеты дороже людей! Но на бомбардировщиках «Илья Муромец» все члены экипажа были оснащены парашютами различных конструкций. Впрочем, и сейчас на пассажирских самолетах экипаж не снабжается парашютами — человек слаб, в случае опасности даже самый героический летчик может не до конца бороться за живучесть воздушного судна. А раздать парашюты всем пассажирам совершенно невозможно по многим причинам, обсуждать которые здесь не будем.

Вернемся к собственно самолетам и их вооружению. На войне появились танки и самолеты-истребители, оснащенные несколькими пулеметами, и Сикорский решил модернизировать свой аппарат. Для этого двигатели экранировали полусантиметровой броней, а стрелок у хвоста получил несинхронизированный пулемет — да и зачем? Там ведь винта нет и можно стрелять в любом направлении.

В сентябре 1916 года в бою с четырьмя «Альбатросами» был сбит один «Илья Муромец», хотя при этом и сам сбил три вражеских истребителя. И действительно, всего один такой самолет Сикорского, вооруженный пушкой, крупнокалиберным пулеметом, бомбами, ракетами и пушками «Гочкис», мог остановить целое наступление противника. Вот цитата из отчета об одном из вылетов: «Уничтожение семи аэропланов неприятеля, пяти танков и броневиков, двух батарей и автомобильно-

гужевого обоза». Сам Игорь Сикорский в своей книге «Воздушный путь» пишет о пользе, которую приносили «Ильи Муромцы» русской армии, ссылаясь, например, на следующий приказ по 7-й армии о награждении Георгиевским крестом командира одного из воздушных кораблей:

«Начальник 1-го боевого отряда эскадры Воздушных Кораблей и Командир Воздушного Корабля «Илья Муромец II», военный летчик Алексей ПАНКРАТЬЕВ, за то, что во время полетов 4, 5, 25 и 26 мая 1916 года, произведя воздушные разведки в районе Язловец — Бучач, лично управляя кораблем с явной опасностью для жизни от сильного артиллерийского огня противника, добыл точные сведения о числе и расположении неприятельских батарей и переправ через реку Стрыпу. Во время боя 25-го мая 1916 года в районе Язловец — Русинов выяснил с полной определенностью отсутствие резервов противника, что было нами использовано при развитии дальнейшего успеха. Сброшенными бомбами, стрелами и пулеметным огнем нанес потери обозам и войскам противника, чем внес в них беспорядок; прямыми попаданиями в м. Язловец вызвал в нем пожары, способствовавшие овладению этим местечком; разрушил полотно железной дороги к западу от станции Бучач, чем была затруднена эвакуация последней; метким пулеметным огнем вынудил к молчанию неприятельскую батарею, обстреливавшую корабль, заставил снизиться аэроплан противника, пытавшийся воспрепятствовать его работе; удачным попаданием бомб в противоаэропланную батарею у станции Бучач последняя была приведена к молчанию. Во время воздушных разведок снял фотографии позиции противника, которыми пользовались наши войска в период боев у местечка Язловец. Вышеописанные действия Штабс-Капитана Панкратьева в значительной мере содействовали успеху операций».

Начиная с 1916 года все бомбардировщики эскадры, сформированной Шидловским, прикрывали истребители Игоря Сикорского С-16 — не слишком быстрые, но маневренные бипланы со скорострельным пулеметом. Чрезвычайно успешно действующий С-16 немцы и «австрияки», как называли австро-венгерских военнослужащих в русской армии, прозвали «скорпионом» (иногда почему-то «ежом»). И, не сумев с ним справиться в бою, попробовали разбомбить российский аэродром, но не слишком удачно. Зато у них появились отличные зенитки, и потери русских авиаторов заметно возросли. Любая немецкая батарея имела несколько картечных снарядов к каждой пушке, и хотя эти пушки обладали не слишком высокой скорострельностью, они запросто пробивали броню двигателей «Муромцев».

К концу 1916 года «Илья Муромец» стал уже морально устаревшей машиной — ему требовался экипаж из двенадцати человек, броня утяжеляла самолет, — короче, надо было делать что-то новое. Удивительное дело, но тогда все осуществлялось очень быстро, и уже в том же году и начале следующего Сикорский приступил к конструированию нового самолета, который должен был стать модернизированным «Муромцем». Отличную машину с серьезным вооружением предполагалось изготовить на 80 процентов из броневой стали и дюралюминия. По неподтвержденным данным, первый экземпляр самолета был изготовлен, но взлетел только один раз: для проверки заявленных характеристик, прежде всего скорости 250 километров в час. К сожалению, в работу перспективный самолет не пошел.

Необходимо отметить, что на фронтах Первой мировой самолеты Сикорского действовали чрезвычайно эффективно, однако были столь же капризны и прихотливы в эксплуатации. Связано это было вовсе не с особенностями конструкции или несовершенством компоновочных деталей, а именно с тем, что на различных участках огромного фронта использовались самолеты «Илья Муромец» не только с различными моторами, но и многими другими важными узлами. К тому же не хватало грамотных механиков, обученных ремонтировать поврежденные машины, постоянно возникали затруднения с обслуживанием и обеспечением запчастями.

Дело дошло до того, что после нескольких сообщений с фронтов об этих сложностях — и непонятном умолчании о блестяще проведенных бомбометаниях и разведках в тылу противника — «на высочайшем уровне» было принято решение прекратить поставки «Муромцев» в действующую армию. И вот именно тогда Михаил Шидловский и предложил создать эскадру бомбардировщиков, собрав вместе, на одном участке фронта, все имевшиеся тогда самолеты Сикорского. Естественно, при этом снимались практически все сложности с ремонтом, обслуживанием и обеспечением самолетов.

Неудивительно, что Михаила Шидловского и назначили командующим эскадрой, для чего пришлось призвать его на службу в армию. В условиях войны решения принимаются быстро и реализуются немедленно, так что уже в первую военную зиму, в декабре 1914 года, Шидловский организует авиабазу с двенадцатью самолетами «Илья Муромец» (два — учебные), полностью укомплектованную летчиками, механиками, вооружением, радиостанцией, зенитками и ремонтной мастерской. Авиабаза была устроена в Царстве Польском около деревни Стара Яблонна под Варшавой.

После потери Польши летом 1915 года эскадра Шидловского была переведена в Белосток, а потом в Лиду и далее. К 1917 году было создано уже пять дивизионов эскадры с 38 самолетами (официально — воздушных кораблей) «Илья Муромец», а общее число военнослужащих в эскадре, то есть самих летчиков и обслуживающего персонала, достигло почти полутора тысяч.

В первый же год существования эскадры бомбардировщики успешно действовали при овладении крепостью Перемышль — это был серьезный и, к сожалению, последний успех русской армии в 1915 году.

Начиная с середины XIX века и вплоть до начала Первой мировой войны в польском городе Пшемьсль Австро-Венгерская империя построила ряд укреплений — крепость с внешним кольцом в 45 километров. Во время Первой мировой войны крепость была ареной тяжелых боев и была взята российской армией, сам город посетил император Николай II. Однако после прорыва, которым командовал германский генерал-фельдмаршал Август фон Макензен, он был вновь отвоеван австро-германскими войсками в середине 1915 года. Крепостные стены к тому времени были уже разрушены, и крепость потеряла свое военное значение.

При атаках на крепость самолеты «Илья Муромец» сбросили на нее более 250 тяжелых авиабомб, и, конечно, это очень помогло наступающим.

Расскажем немного о еще одном необычном пилоте «Ильи Муромца» Игоря Сикорского — знаменитом впоследствии российском и советском физике Александре Александровиче Фридмане, создателе одной из первых теорий расширяющейся Вселенной. Он учился на физико-математическом отделении Санкт-Петербургского университета, работал в Аэрологической обсерватории, в 1914 году, в возрасте 26 лет, принимал участие в организации навигационной и метеорологической службы на Северном и других фронтах Первой мировой войны.

Добровольцем вступил в авиационный отряд и стал летчиком-испытателем, участвовал в боевых вылетах и, в частности, бомбил ту самую крепость Перемышль. Стал георгиевским кавалером, был награжден золотым оружием и орденом Святого Владимира. Ему удалось составить таблицы для прицельного бомбометания против австро-венгерских войск и проверить их в бою. После революции стал деканом физико-математического факультета Пермского университета, а вернувшись в Петроград — директором Главной геофизической обсерватории. Умер в Ленинграде в 1925 году от брюшного тифа. Его главное достижение — нестационарная модель Вселенной (Вселенная Фридмана), которая

опровергала модель стационарной Вселенной, развивавшуюся самим Эйнштейном, который со временем признал правоту Фридмана. На основе теории Фридмана была создана теория возникновения Вселенной в результате Большого взрыва из одного-единственного «атома-отца».

Но это позже, а пока Фридман участвовал в первом боевом успехе воздушной эскадры — разведывательном полете над местами дислокации немецких войск и тыловых сооружений в Восточной Пруссии. Это произошло в первый же месяц после окончания формирования эскадры, в марте 1915 года. Начальство так высоко оценило деятельность эскадры, что все участники полета были награждены медалями и повышены в звании. Но самое главное, что удалось опровергнуть нелепые слухи о ненужности на фронте огромных, но не слишком быстрых воздушных судов, и Военное министерство срочно заказало «Руссо-Балту» изготовление еще тридцати двух самолетов «Илья Муромец». Отметим и неудачи: обстрел из пулеметов живой силы противника особого успеха не имел, а использование свинцовых и стальных стрел, как мы уже говорили, оказалось и вовсе не эффективным.

Эскадра бомбардировщиков Сикорского успешно действовала на всех фронтах Первой мировой войны и участвовала в знаменитом Брусиловском прорыве 1916 года. Дело было так.

22 мая — 7 сентября 1916 года под руководством генерала Алексея Брусилова была проведена фронтовая наступательная операция Юго-Западного фронта, которая стала крупнейшим сражением Первой мировой войны по суммарным потерям. При этом было нанесено тяжелое поражение армиям Австро-Венгрии и Германии и заняты Буковина и Восточная Галиция. За время Брусиловского прорыва противник потерял полтора миллиона человек убитыми, ранеными, пропавшими без вести и полмиллиона пленными. Но вывести Австрию из войны не удалось.

Сам Брусилов впоследствии написал: «Грандиозная победоносная операция, которая могла осуществиться при надлежащем образе действий нашего верховного главнокомандования, в 1916 году была непростительно упущена». Верховным главнокомандующим стал к тому времени Николай II, не слишком хорошо разбиравшийся в военных делах.

Впрочем, есть и серьезные претензии к Брусилову, который вскоре не только перешел на службу к большевикам, но даже подписал воззвание к офицерам армии Врангеля с призывом сдаваться красным, обещая амнистию всем, переходящим на сторону советской власти. В своих «Воспоминаниях» главный инспектор кавалерии РККА Алексей Алексеевич Брусилов также писал: «Знаменитые «Ильи Муромцы», на

которых возлагалось столько надежд, не оправдали себя. Нужно полагать, что в будущем, значительно усовершенствованный, этот тип самолетов выработается, но в то время существенной пользы он принести не мог».

Осенью этого же 1916 года авиабаза и все ее филиалы были решением Михаила Шидловского переведены в Винницу — в связи с готовящимся на весну 1917 года решающим наступлением Юго-Западного фронта. История, как известно, распорядилась иначе.

В городах, прежде всего в Петрограде, начались забастовки и голодные бунты. Особенно потрясли Игоря Сикорского забастовки на его родном «Авиа-Балте», как тогда стал называться авиационный отдел «Руссо-Балта», ведь на этом предприятии были хорошие условия для работы и жизни рабочих, сравнительно высокие зарплаты.

В связи с готовящимся грандиозным наступлением, имеющим целью поражение Австро-Венгрии и Германии в войне, войска Петроградского гарнизона должны были быть выведены из города и переведены на фронт. Но Петроградский гарнизон в подавляющем большинстве состоял из родственников правящей камарильи, а также артистов, бездельников из богемы и прочей публики.

Безвольный и легко поддающийся чужому влиянию Николай II проморгал восстание своего собственного гарнизона, паркетные вояки которого не представляли себе жизни в окопах.

Убежденному монархисту Игорю Сикорскому было явно не по пути с революционерами. А «новой свободной России» не очень-то был нужен и Сикорский, и тем более Шидловский. Последнему досталось больше других, когда не слишком умные министры Временного правительства сняли его с должности начальника эскадры, воспользовавшись какими-то доносами из охраны аэродрома и обслуживающего персонала.

Игорь Сикорский вместе с ним ушел из эскадры и отправился на родину, в Киев, где наконец-то всерьез влюбился и женился на Ольге Симкович, которая приходилась ему двоюродной племянницей.

Весной 1917 года он вернулся в Петроград и вынужден был — едва ли не в качестве подследственного — доказывать правительственной комиссии, что самолеты «Илья Муромец» действительно могут летать и обладают весьма достойными летными качествами. К счастью, дело решилось все-таки в пользу Сикорского. По крайней мере, его перестали обвинять в растрате народных денег и чуть ли не в саботаже.

Одним из решающих доказательств правоты конструктора стало мнение иностранцев. Нашим союзникам были переданы чертежи «Ильи Муромца» (в обмен на чертежи танков), и на одном из английских

авиастроительных заводов на их основе был создан тяжелый бомбардировщик «Виккерс Вими», в войне не участвовавший, зато впервые перелетевший через Атлантику без промежуточной посадки.

Работать, то есть заниматься своим главным делом — конструированием новых самолетов, в этих условиях Игорь Сикорский уже не мог. Да и «Руссо-Балт» прекратил свою работу из-за бесконечных забастовок. Однако оставшиеся в строю гиганты «Илья Муромец» приняли участие в бесславном наступлении Юго-Западного фронта в июле 1917 года. По замыслу Временного правительства, это наступление должно было сломить сопротивление противника и вывести его из войны. Однако распропагандированная большевиками армия к этому времени превратилась в неуправляемую вооруженную толпу и не собиралась воевать. В войсках происходили совершенно невероятные для вооруженных сил собрания солдатских комитетов, которые обсуждали приказы офицеров и чаще всего отклоняли их, отказываясь идти в атаку.

Первоначальный успех наступления, полученный благодаря введению в бой элитных, хорошо обученных частей, не был поддержан основной частью войск и в ходе последующего контрнаступления противника был утрачен. Отступление удалось остановить, лишь потеряв значительную часть Западной Украины. На ряде участков фронта отход был остановлен, причем без особых потерь, исключительно благодаря бомбардировке позиций и тыловых объектов противника самолетами Игоря Сикорского.

Дальше — хуже. В октябре началось восстание, большевики захватили Зимний дворец, свергли Временное правительство, в стране была установлена советская власть. Зачем большевикам дворянин Сикорский и его не совсем понятные идеи? Однако поначалу он все-таки думал, что будет полезен новой власти, и пытался способствовать развитию авиации «молодого Советского государства». Однако некто Юрий Ларин, важный начальник ВСНХ^[15], сравнил авиацию с производством помады и духов, в которых явно не нуждались пролетарии, и прикрыл деятельность Игоря Сикорского. Он вообще предлагал перевести «аэропланостроительные заводы на деревообделочную промышленность».

Юрий Ларин, друг и сподвижник Ленина, «курировал» тогда науку и технику вкуче со всей экономикой. И вот что он заявил Сикорскому: «Мы, рабочие и крестьяне, будем строить свой рай на земле, и в небо нам лезть незачем». Через полвека мыслительные и организационные способности «рабочего и крестьянина» Ларина оценил известный американский советолог Ричард Пайпс: «Никто в такой степени, как полупарализованный инвалид Ларин, не может претендовать на право называться человеком,

который в удивительно короткий срок — за 30 месяцев — сумел разрушить национальную экономику великой державы». И подобные ему деятели взялись от имени народа руководить страной. Член ЦК партии Николай Бухарин 29 апреля того же 1918 года на заседании ВЦИКа сказал, что специалистов, получающих четыре тысячи рублей, надо ставить к стенке. Ровно через 20 лет «к стенке» поставили его самого — причем поставили его собственные коллеги.

Получалось, что Сикорскому, сыну русского националиста, офицеру, необходимо бежать, и как можно скорее.

В заключение добавим, что со временем Ларина отодвинули в сторону, а большевики поняли, что без самолетов в будущей неизбежной войне не обойтись, и уже в 1925 году под руководством Андрея Туполева был сконструирован самолет ТБ-1 (АНТ-4), при создании которого использовались многие идеи Сикорского.

Глава 8

ОТЪЕЗД НАВСЕГДА

Не так просто было уехать тогда из Советской России. Не прошло и полутора месяцев со дня захвата большевиками Зимнего дворца и объявления России социалистической, как 7 декабря 1917 года была создана Чрезвычайная и полномочная комиссия по борьбе с контрреволюцией и саботажем. Эта организация имела право арестовывать, сажать в тюрьму и расстреливать кого угодно по собственному усмотрению, без суда и следствия.

Неудивительно, что из России были вынуждены бежать не только тысячи представителей враждебных большевикам классов, но и просто образованных и достигших заметного положения в обществе граждан бывшей империи. Многие из них стали за границей знаменитыми учеными и изобретателями, перечислим только некоторых из них: авиаконструкторы Александр Картвел и, Александр Прокофьев-Северский, Михаил Григорашвили, Борис Корвин-Круковский, Михаил Струков, Константин Захарченко (и Сикорский, конечно); микробиолог Сергей Виноградов, химики Владимир Ипатьев, Георгий Кистяковский и Алексей Чичибабин; механик Степан Тимошенко, ракетостроитель Дмитрий Рябушинский, физиолог и физико-химик Виктор Анри, экономист Алексей Анциферов, биолог Сергей Метальников; политик, историк и экономист Петр Струве.

И Сикорского неоднократно предупреждали, что скоро придут и за ним. Например, его сын Сергей Игоревич Сикорский впоследствии рассказывал об одном из бывших сотрудников отца, который работал на большевиков. Так вот, тот якобы лично видел приказ о расстреле Игоря Сикорского. Поэтому в феврале 1918 года авиаконструктор решил покинуть Россию.

Дальше происходит нечто странное. Даже такой замечательный биограф Игоря Ивановича, как Вадим Михеев, несколько сухоовато описывает этот ключевой в жизни авиаконструктора эпизод. Сикорский, мол, был уже хорошо известен за границей и сравнительно легко выхлопотал себе визу. Но куда? В Лондон? А если бы пароход, на котором он отбыл из Мурманска, направлялся не в Англию? Не очень понятно. Как и то, что для бегства из Советской России отсутствие визы на Запад, прямо скажем, было не самым важным препятствием. Тем более что виз в

современном понятии тогда и не существовало, они появились только после окончания Первой мировой войны. Хотя паспорт Сикорский все же имел.

Так что была у него виза или не была, совершенно не важно, а вот как он по железной дороге добрался из революционного Петрограда в Мурманск, это вопрос. Биографы расходятся даже в указании пункта отбытия Сикорского из России. Вместо Мурманска, который всего год как получил это свое новое имя взамен старого — Романов-на-Мурмане, кое-где указывается Архангельск. Но сам Игорь Иванович в автобиографии говорит о Мурманске. И сын его настаивает, что это был все-таки Мурманск. Попробуем пояснить, почему в тот год уехать из Советской России можно было именно из Мурманска. Дело в том, что тогда в этом городе власть фактически принадлежала союзникам России по Первой мировой войне.

В первых числах марта 1918 года в порт Мурманска вошел английский линейный корабль «Глори», с которого на берег сошли около двухсот британских морских пехотинцев. Целью высадки было взятие под контроль складов военного оборудования и оружия, которое поставлялось странами Антанты в Россию во время Первой мировой войны. Это было сделано с согласия большевиков, уже почти полгода как захвативших власть в России. Разрешение на высадку в бывшем Романове-на-Мурмане выдал лично Троцкий. В Мурманске сложилась интересная ситуация: почти вся политическая власть — у большевиков, ее охрана — у Антанты. Но к августу 1918 года северные области России оказались уже под властью Антанты. В феврале 1920 года Красная армия заняла Архангельск, а в Мурманске тогда же была уже полностью установлена власть большевиков.

В Мурманск Сикорский приехал тоже в начале марта, и ему очень повезло: в порту как раз стоял скромный английский пароход «Опорто», на который он и сел, имея с собой несколько сотен фунтов стерлингов, что очень даже немало при том курсе валюты. И через несколько дней пароход отплыл в Англию.

Тихоходный пароход за неделю добрался до знаменитого своими угольными шахтами и забастовками шахтеров города Ньюкасл-апон-Тайн (напомним, что жена и дочь Татьяна оставались в Киеве, тогда еще под немецкой оккупацией). Стоит отметить, что Сикорский провел весь путь до Англии в трюме: первый и второй классы были заняты женщинами и детьми. Далее Сикорский поехал на поезде в Лондон, но делать там было особенно нечего, и через пару дней он через Ла-Манш перебрался во Францию. С борта парохода он несколько раз видел летающие у самого

горизонта самолеты Антанты и аэропланы немцев, которые можно было отличить, даже не разглядев опознавательные знаки, — Игорь Сикорский отлично представлял себе внешний вид французских «Фарманов» и немецких «Альбатросов».

Хотя фронт был довольно далеко, а эти самолеты не могли летать на столь большие расстояния, как его «Илья Муромец», путешествие все-таки было небезопасным. В Париже Сикорский практически сразу, благодаря старым связям и своей высочайшей репутации среди авиаторов, получил предложение создать самолет, способный поднимать гигантскую однотонную бомбу, которую только что изготовили французы.

Уже через четыре месяца чертежи двухмоторного тяжелого бомбардировщика «Атлас» были готовы, был получен и заказ на изготовление нескольких таких самолетов, но вот насмешка судьбы: постройке бомбардировщиков помешала не война, а мир! Практически ровно через год после Октябрьской революции в России и через восемь месяцев после заключения Брестского мира, 11 ноября 1918 года во Франции было подписано Компьенское перемирие между Антантой и Германией и Первая мировая война закончилась. Причем на невероятных, на сегодняшний взгляд, условиях: например, немецкие войска возвращались домой со своим оружием, а самая удачная для России договоренность — замена немецких оккупационных войск на войска Антанты, выполнена была лишь частично, и на Украину вошли части Красной армии. А ведь в Киеве оставались жена и дочь Игоря Ивановича, а также его сестры Елена и Ольга.

Мы об этом еще поговорим, но здесь сразу сообщим, что и Елене с дочерьми, и Ольге с дочерью Сикорского Таней удалось в 1923 году приехать в Нью-Йорк к Сикорскому. Говорят, что такое в 1923 году было возможно, но все же удивляет легкость этой эмиграции.

В том же году (или годом раньше, по другим сведениям), например, в Париж перебрался будущий знаменитый танцор, балетмейстер и хореограф Сергей (Серж) Лифарь. Он учился в той же Первой киевской гимназии, что и Игорь Сикорский. Так вот, он именно перебрался, то есть нелегально пересек советско-польскую границу. А ведь Лифарь гораздо меньше «провинился» перед советской властью, чем Игорь Сикорский. Несмотря на то же дворянское происхождение, после захвата Киева большевиками он преспокойно учился танцам в экспериментальном театре «Центростуд1я», никакой антисоветской деятельностью не занимался и бежал из СССР просто потому, что мечтал заниматься балетом в студии Брониславы Нижинской, которая еще раньше эмигрировала в Париж.

Как нам уже известно, жена Игоря Ивановича в Америку не поехала, а осталась в Киеве, на социалистической Украине. Чуть дальше мы еще расскажем о необычных обстоятельствах ее давнего венчания с героем нашей книги. Интересно было бы узнать о дальнейшей судьбе этой загадочной дамы, но наших возможностей для этого не хватает. Отец авиаконструктора умер в 1919 году. В то время Киев был столицей Украинской Народной Республики, возглавляемой Петлюрой. Ходили слухи о последующем умерщвлении Ивана Сикорского чекистами, но с датами что-то не сходится. Тем более хорошо известно, что он болел, у него было расстройство психики, начавшееся задолго до того, еще после обструкции, которой его подвергли лучшие люди России из-за его антисемитской экспертизы.

В 1923 году в Киеве было создано Общество воздухоплавания — добровольное объединение специалистов авиационной науки и техники при Киевском политехническом институте (КПИ), просуществовавшее до 1927 года. Коллективными членами общества были Киевский политехнический институт, авиационный завод, подразделения авиационных и воздухоплавательных воинских частей, губернский отдел общества авиации и воздухоплавания Украины и Крыма, авианавигационная станция.

Общество разрабатывало научные проекты, строило и испытывало планеры и маломощные самолеты, издавало журнал «Авиация и воздухоплавание», в его работе принимали участие директор КПИ Викторин Бобров, будущий конструктор космических кораблей Сергей Королев, дирижаблестроитель Федор Андерс, пионер отечественного воздухоплавания Николай Делоне^[16], авиаконструктор Константин Калинин.

Итак, война закончилась, и заказ на бомбардировщики был отозван. Интересно, получил ли он неустойку? Видимо, нет, потому что поиски работы ни к чему не привели, а денег оставалось совсем немного. Глупо, конечно, поступили французы, упустив такого перспективного иммигранта, но их можно понять: война, разруха, сотни тысяч погибших мужчин и оставленных на попечение государства вдов и детей.

Короче, почти ровно через год после приезда во Францию будущий великий вертолетчик уезжает в самую динамично развивающуюся, лишенную предрассудков по отношению к чужестранцам, разбогатевшую на военных заказах страну. В Америку, в Нью-Йорк, где он сначала снимал номер в отеле на 8-й Западной улице, а потом был вынужден поселиться в более дешевом отеле на 137-й Западной улице Манхэттена. Сам Игорь

Сикорский объяснял свой выбор Америки тем, что эта страна очень похожа на Россию. У обеих стран огромная территория, которую трудно преодолеть без самолетов. А ведь «Русский Витязь» и первые «Ильи Муромцы» были как раз пассажирскими самолетами и только в войну переделаны под бомбардировщики. Сикорский предвидел, что только с помощью самолетов можно покорить огромные пространства Сибири, Дальнего Востока и нашей Арктики. Вот его собственные слова: «Всем известна огромная работа, совершенная летательными аппаратами во время войны. Однако не многие сознают теперь, что аэроплан может оказать людям неоценимые услуги и огромную помощь и в мирной созидательной работе. Значение аэроплана будет особенно велико в таких странах, как Россия, с ее огромными расстояниями. Не следует, конечно, ожидать, чтобы аэроплан заменил собою железные дороги и пароходы. Но он явится в высшей степени ценным дополнением для них; примерно тем, чем является телеграфное сообщение сравнительно с почтовым. Аэроплан в среднем совершает путь в два-три раза быстрее, чем железнодорожный поезд.

Это даст возможность в несколько раз ускорить доставку спешных посылок, грузов, а также и проезд пассажиров в наиболее спешных случаях, например, по общественным или государственным делам. Это создаст огромную экономию времени^[17]. Возможность использования аэропланов тем более ценна, что для устройства воздушного сообщения не нужно никакой подготовительной работы. Ничего похожего на постройку дороги или проверку глубин водного пути не требуется. Ни порчи дороги, ни мелей или льдов не может быть на пути воздушного корабля. Его дорога всегда исправна и открыта. И всегда по ней можно двигаться прямо, т. е. кратчайшим путем. Благодаря большому превосходству в скорости, аэроплан может быть очень полезен людям и там, где существуют другие средства сообщения. Но еще больше он может помочь там, где хороших средств сообщения еще не имеется. Нам известно, например, что в Сибири имеются огромные богатства в виде ценных и необходимых для людей веществ, металлов и т. д. Очень многое еще не использовано. Это и понятно. Представим себе условия работы партии рабочих с инженерами, или какой-либо группы людей, отправившихся на работу в такие места, от которых верст 300–500, а то и больше до ближайшей ж. д. станции. Люди отрезаны от мира. Ни газет, ни писем, ни известий от родных целыми месяцами нельзя получить. Более того, легкая болезнь может оказаться очень опасной из-за отсутствия помощи, лекарств, невозможности сделать даже легкую операцию и т. д. Понятно поэтому, что и рабочие, и инженеры, и поселенцы неохотно идут на такие работы. А огромные богатства

народные, в которых есть большая нужда, так и остаются неиспользованными. Аэроплан в таких случаях может оказать огромные услуги. Несколько дней тяжелого пути могут быть заменены несколькими часами приятного и интересного путешествия по воздуху. Аэроплан поддерживает сообщение, летая ежедневно или 2–3 раза в неделю. Тяжелое сознание отрезанности от мира и родных исчезает. Люди получают письма и газеты, знают, что могут всегда потребовать себе помощь, если будет нужно. Знают, наконец, что, в случае необходимости, каждый может в несколько часов добраться до ближайшей железнодорожной станции и затем проехать куда угодно. Понятно, что при таких условиях люди гораздо охотнее пойдут на такую работу, а от этого получится то, что разработка богатств страны пойдет успешнее и шире. А ведь такие глухие места — далеко не редкость. Значительная часть Сибири и Север Европейской России, то есть добрая половина всей нашей страны находится в таких условиях.

Можно упомянуть и еще один пример того, какую пользу могут принести аэропланы. Наша родина на севере ограничена Ледовитым океаном. Использование этого водного пути для дешевой доставки леса и др. предметов было бы очень важным и могло бы очень поднять благосостояние наших окраин, равно как и значительно удешевить эти материалы там, где ими придется пользоваться. Однако северный морской путь еще почти не использован. Виной этому то, что кораблям приходится разыскивать свой путь среди льдин, что не всегда удается, так как с парохода видно всего на несколько верст. Чтобы помочь делу, еще до войны в некоторых местах на берегу были поставлены станции радиотелеграфа. Это, несомненно, помогает, однако действительно помочь делу могут только аэропланы. С их помощью можно будет всегда разыскать дорогу среди льдов и давать знать кораблям, где лежит свободный путь. Достаточно будет организовать несколько станций с аэропланами на берегу, чтобы состояние льда и проходы оказались всегда нанесенными на карту. При таких условиях северный водный путь может быть всегда использован, что, в свою очередь, может очень сильно помочь развитию окраин России. Можно было бы указать еще огромное число случаев, при которых сообщение по воздуху могло бы принести пользу. Доказывать это не представляется необходимым, так как в недалеком будущем это будет доказано самой жизнью».

Поразительное предвидение, а ведь это написано ровно 100 лет назад — в 1920 году.

Благодаря своей известности и с помощью рекомендательных писем от

влиятельных американских военных Сикорский вскоре получил заказ на проектирование мощного самолета. В этом ему также очень помог посол тогда еще формально существовавшего Временного правительства Борис Бахметев. В начале войны Бахметев способствовал некоторым американским фирмам получить заказы на вооружение, и те не остались в долгу.

Бахметев покупал действительно самое лучшее, а в Россию американцы поставляли тогда самое разнообразное вооружение. Личная заинтересованность у посла была даже после того, как Временное правительство своим бездействием довело армию до полной анархии. Как это ни пафосно звучит, личная заинтересованность Бахметева выражалась в одном слове — Россия.

Борис Александрович Бахметев прославился не только (и даже не столько) как политический и общественный деятель, но и как ученый в области гидродинамики. В 1902 году он окончил Петербургский институт путей сообщения, затем некоторое время работал в США. Вплоть до 1917 года работал профессором Петербургского политехнического университета.

В 1917 году после Февральской революции Борис Бахметев стал заместителем министра торговли и промышленности Временного правительства (тогда эта должность симпатично называлась «товарищ министра»). Это правительство вскоре поручило ему чрезвычайную дипломатическую миссию для получения займа у американцев. Будучи уже известным общественным деятелем и ученым, он смог обеспечить поддержку русским эмигрантам в Америке — не только Игорю Сикорскому, но и Отто Струве, Владимиру Зворыкину, Степану Тимошенко.

И вот Борис Бахметев обратился в ВВС США и добился для Сикорского заказа на предпроектную разработку конструкции трехмоторного самолета с двигателями мощностью 700 лошадиных сил.

Таким образом, Сикорский должен был работать не на частную фирму, а на государство, на правительство Соединенных Штатов. Выполняться работа должна была на аэродроме Мак-Кук в штате Огайо. Но всего через полтора месяца контракт был разорван вследствие сокращения госбюджета на оборону, и Сикорский возвращается в Нью-Йорк.

Но все-таки некоторое количество денег ему удалось заработать, однако они быстро таяли, и Сикорскому пришлось переехать из отеля на съемную квартиру за шесть долларов в неделю. Это позволило ему жить более экономно, потому что с работой было туго.

Во всем мире, включая Россию и Америку, образованные люди при

отсутствии постоянной и достойно оплачиваемой работы начинают заниматься преподаванием. Такая работа есть практически всегда. А в Америке, стране иммигрантов, ее было особенно много, потому что в страну приехало множество эмигрантов из России, спасавшихся от красного террора, а то и просто от нищеты.

Но раньше переезжали на Американский континент из России и с другими целями, например, для колонизации земель с «диким» населением. Так, самая первая волна переезда российских граждан была связана с освоением Аляски и некоторых других территорий вдоль побережья Тихого океана. Их было немного, например, в год продажи Аляски (1867) на ее территории находилось менее одной тысячи «русских», среди которых не менее половины были крещенные в православие алеуты. В штате Аляска до сих пор действует несколько православных церквей, и там много русских топонимов. Например, лежащий за полярным кругом город Коцебу, названный в честь российского мореплавателя Отто Коцебу.

Вторая волна эмиграция проходила в конце XIX — начале XX века и была представлена в основном евреями Российской империи, уезжавшими от погромов и в поисках лучшей жизни. После Октябрьской революции, во время Гражданской войны, в Америку сумело перебраться и немалое количество белоэмигрантов, большей частью военнослужащих, и научно-технической интеллигенции.

Очень часто эмигранты второй волны плохо говорили или вовсе не говорили по-английски — в гимназиях и офицерских училищах больше внимания уделяли французскому и немецкому языкам. Поэтому в спешно организованных школах для русских эмигрантов и их детей Игорь Сикорский преподавал, разумеется на русском языке, математику, астрономию, физику воздухоплавания и даже, как ни странно, русский язык. Появились деньги и от чтения лекций, но хотелось-то заниматься авиацией. И он решил не отказываться от своей мечты.

Глава 9

ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ В АМЕРИКЕ

Сикорский нашел компаньона и вместе с ним основал и зарегистрировал в штате Нью-Йорк авиационную фирму «Sikorsky Aero Engineering Corporation» (впоследствии «Sikorsky Aircraft»). Конкретным местом регистрации стал аэродром Поле Рузвельта на острове Лонг-Айленд, около поселения Вестбери^[18]. Разбросанные по всему миру русские изгнанники восприняли этот проект как национальное предприятие и всячески помогали его реализовывать. Многие из них даже надеялись на основе самолетов Сикорского создать национальную (русскую) авиакомпанию, которую мог бы возглавить престолонаследник князь Кирилл Владимирович Романов.

В советских газетах тут же написали о новом «гнезде авиационной белогвардейщины». Вадим Михеев в своей книге «Крылья Сикорского» пишет, что Сикорский якобы собирался спроектировать самолет для войск Верховного правителя России адмирала Колчака. О чем они там думали? Какой такой самолет из Америки в Россию, да еще и построить и доставить? Если действительно для Колчака, то можно было бы и поближе приобрести самолеты: например, по условиям перемирия Германия должна была передать победителям 1500 (!) самолетов. Да и как Сикорский мог быть связан с Колчаком, за тридевять земель от него находившимся?

Это еще что! В «Российском гуманитарном журнале» (2015. Т 4. № 3) опубликована статья А. В. Серегина «Союз Русских Государевых Людей в эмиграции и планы организации «весеннего похода» в СССР. Проект И. И. Сикорского», в которой автор пишет, что в 1927 году Сикорский (якобы!) предложил эмигрантской монархической организации «Союз Русских Государевых Людей» план высадки вооруженного десанта на территории СССР. Согласно плану предполагалось перебросить из Болгарии на Дон на двадцати пяти аэропланах Сикорского три тысячи белогвардейских офицеров-монархистов, которые подняли бы донское казачество на восстание. Итогом должно было стать свержение большевиков и восстановление Российской империи.

Знал ли Сикорский и описывающий эту его идею руководитель «Союза» полковник Дементьев, что к 1927 году на Дону уже давно было проведено «расказачивание», в ходе которого проводились реквизиции

недвижимого и движимого имущества, переселение чужеземных крестьян, иногородних и бедняков на земли, ранее принадлежавшие казакам, выселения целых хуторов и станиц, многочисленные расстрелы казаков и их семей?

Проект десанта предполагал сбор трех-пяти миллионов долларов на постройку аэропланов, набор добровольцев и так далее, но деньги собрать не удалось (думаю, что их и не собирали, проект был совершенно нереален), и все заглохло.

Зато в 1923 году, несмотря на провалившуюся попытку постройки самолета для американских ВВС, Сикорский со своими единомышленниками и коллегами по компании «Sikorsky Airo Engineering» решил сам строить и продавать аэропланы своей системы. Впрочем, множественное число здесь избыточно, поскольку подразумевалось конструирование всего одного самолета, чем и стали заниматься энтузиасты, наняв необходимое количество более или менее квалифицированного русского персонала. Работы шли на острове Лонг-Айленд, на участке, принадлежавшем русскому эмигранту Виктору Утгофу, с которым Сикорский был давно знаком. Сикорский и жил тогда вблизи от ангара, где строился самолет, и перевез туда все свое семейство.

Виктор Викторович Утгоф — русский военный летчик, герой Первой мировой войны. Временное правительство направило его в 1917 году в США в качестве помощника военного агента при российском посольстве, а после Октябрьской революции он остался в Америке и занимался организацией поставок авиационного оборудования для Белой армии. Сотрудничал с Игорем Сикорским и в 1923 году предоставил в его распоряжение собственную птицеферму на острове Лонг-Айленд^[19]. Затем поступил на службу в береговую охрану и в 1930 году погиб в авиакатастрофе.

Сикорский был среднего роста, по-английски говорил с неистребимым акцентом, обладал мягкими, даже застенчивыми манерами. Это был очень сильный физически и нравственно человек. Когда фирма встала на ноги и он стал неплохо зарабатывать, то сразу же начал путешествовать, за рулем собственной машины объездил всю Америку, побывал во многих странах. Игорь Сикорский увлекался альпинизмом и покорил многие вершины Северной Америки, интересовался вулканологией и поднимался на некоторые вулканы. В быту предпочитал уединение и часто уезжал подальше от городской суеты. Он любил музыкальную классику, не упускал возможности побывать в филармонии. Любил хорошую живопись, в Петербурге часто бывал в Эрмитаже, а в Нью-Йорке — в Метрополитен-

музее.

А теперь о его работе на фирме. Ее сотрудниками были в основном русские эмигранты. Он и сам рассказывал, как «при содействии русских людей он создал свое дело в Америке», и подчеркивал чрезвычайно важное значение своих сотрудников из России в успехе своего дела.

Именно такие слова он произнес на приеме в его честь в 1938 году, который устроили Русский научный институт и Высшие военно-научные курсы в Белграде, основанные генералом Белой армии Николаем Головиным. Обе эти белогвардейские организации просуществовали вплоть до освобождения Белграда от гитлеровцев в 1944 году Красной армией (нацисты в годы оккупации Сербии их не тронули).

По воспоминаниям Сергея Игоревича, это была практически полностью «русская» фирма, причем среди ее сотрудников было много специалистов из Петербурга. Среди них — Михаил и Сергей Глухаревы, очень удачливые и богатые купцы, которые после революции эмигрировали в Финляндию. Старший брат, Михаил Евгеньевич, был правой рукой Игоря Ивановича как инженер и конструктор. Младший, Сергей Евгеньевич, имел организаторский талант и возглавлял инженерный отдел компании.

Михаил Глухарев родился в Санкт-Петербурге в семье богатого фабриканта. В 1910 году окончил Императорское коммерческое училище, а затем Санкт-Петербургский политехнический институт. В институте он создал планер собственной конструкции, на котором самостоятельно научился летать. После начала Первой мировой войны поступил в Военное инженерное училище, потом в Военно-авиационную школу в Петрограде. Во время Гражданской войны воевал на стороне белых, в 1920 году эмигрировал в США.

Со временем он стал главным конструктором, а после ухода Игоря Сикорского с поста руководителя компании до 1960 года занимал его пост. Глухарев разработал совершенно новый и аэродинамически совершенный профиль крыла самолета, который получил название GS-1 (Глухарев — Сикорский-1), и фирма Сикорского получила заказы на новые крылья для двадцати типов самолетов. GS-1 стоял на самолетах S-31, S-42, S-33, S-35. В области вертолетостроения самым большим его достижением были цельнометаллические взаимозаменяемые лопасти несущего винта. В 1952 году Глухарев спроектировал стратосферный планер PR-G1, на котором был поставлен рекорд высоты — 13,5 километра. Михаил Глухарев умер в 1967 году в Бриджпорте, где до конца жизни работал вместе с Игорем Сикорским.

Вместе с Сикорским начинал и другой петербуржец — морской летчик

Александр Прокофьев-Северский. В самые трудные времена он работал на фирме «Sikorsky Aero Engineering», а потом создал свою собственную компанию, но конкурентом Сикорскому не стал, потому что Игорь Иванович сконцентрировался на производстве тяжелых гражданских самолетов, а Прокофьев-Северский начал делать истребители.

Александр Николаевич Прокофьев-Северский родился 24 мая 1894 года в Тифлисе в семье потомственных дворян. Окончил Морской кадетский корпус, но всегда хотел стать военным летчиком и начал учиться летать в Севастопольской офицерской школе авиации на французском биплане «Фарман-IV». Летом 1915 года Прокофьев-Северский полетел на разведку и бомбардировку немецких кораблей. Однако при посадке самолета на нем внезапно взорвалась одна из пятикилограммовых бомб. Механик погиб, а сам Прокофьев-Северский был тяжело ранен. Врачи ампутировали ему ногу чуть ниже колена, но он не только смог отлично летать, но и научился играть в гольф, бадминтон и даже кататься на коньках. Однажды Прокофьев-Северский на летающей лодке М-9 пролетел под Николаевским мостом Петербурга.

Под другим, Троицким мостом в Петербурге первым совершил этот виртуозный маневр еще летом 1916 года морской летчик лейтенант Георгий Фриде на самолете М-5. Большой заслугой Прокофьева-Северского явилось создание им зимой 1916/17 года лыжного шасси для «летающих лодок» Дмитрия Григоровича, что позволило использовать гидроавиацию на Балтике и в зимние месяцы.

В сентябре 1917 года Прокофьеву-Северскому предложили место помощника атташе по делам военно-морского флота в русском посольстве в США. Тогда он отказался от этого предложения и по просьбе командования остался на фронте. Но после Октябрьской революции Прокофьев-Северский через Сибирь и Дальний Восток отправился в США.

До 1922 года он работал в команде Сикорского, а затем для развития и практического использования своих идей основал фирму «Seversky Aero», а в 1931 году — фирму «Seversky Aircraft Co», где стал одновременно президентом, конструктором и летчиком-испытателем, а главным инженером стал талантливый грузинский авиаконструктор Александр Картвели, тоже родом из Тифлиса. Среди их разработок — самолеты SEV-3, P-35, 2PA и самый массовый американский истребитель времен Второй мировой войны P-47 «Тандерболт» («удар грома»). Самолет поставлялся и в СССР по ленд-лизу. Скончался Александр Николаевич в 1974 году.

Игорь Сикорский дружил еще с одним петербуржцем — Борисом Сергиевским, который был выдающимся летчиком и во время Первой

мировой войны сбил 12 немецких самолетов.

Борис Владимирович Сергиевский работал у Игоря Сикорского с 1923 года, был его главным ассистентом и летчиком-испытателем. Он родился в 1888 году, поступил в Киевский политехнический институт, где и познакомился с одним из первых русских летчиков Сергеем Уточкиным и самим Игорем Сикорским.

В начале 1917 года в Севастопольской военной авиационной школе он сдал экзамен на звание военного летчика и был направлен на фронт. Отлично воевал, успешно сбивал вражеские самолеты и стал командиром отряда истребителей. В 1923 году эмигрировал в США. На фирме Сикорского выполнял все инженерно-конструкторские работы по самолету S-35, собираясь перелететь на нем во Францию. Установил, по одним данным, — 17, по другим — 18 мировых рекордов скорости и высоты на амфибии S-38 в 1930 году, на S-42 — в 1934-м и на S-43 — в 1936 году. В 1931 году перегнал S-38 из Нью-Йорка в чилийский Сантьяго с рекордной дальностью полета — 17 тысяч километров.

В конце 1930-х годов Борис Сергиевский работал в компании Георгия Ботезата, испытывал экспериментальные образцы его вертолетов, участвовал в строительстве и испытаниях вертолетов GB-2 и GB-5. Умер в 1971 году в возрасте восьмидесяти трех лет.

Вот с такими выдающимися людьми работал Игорь Иванович Сикорский. Интересно, что в Америке уже давно был изобретен первый в мире реально летающий и управляемый самолет братьев Райт, работали несколько авиационных заводов и в плановом порядке по французским и английским лицензиям выпускались самолеты нескольких вполне надежных конструкций. И вот что удивительно: совсем небольшая группа русских энтузиастов собралась строить практически в чистом поле, в каком-то бывшем курятнике, большой, как принято у Сикорского, мощный и с небывалой для Нового Света грузоподъемностью самолет. Для Америки это была совершенно новая идея — создание тяжелого, быстрого, с большой грузоподъемностью гидроплана, взлетающего и садящегося на воду. Это в России Игорь Сикорский строил самолеты такого рода, за океаном они пока востребованы не были. Точнее, никто еще не знал, насколько могут быть востребованы уникальные самолеты Сикорского с посадкой на воду.

Стоит добавить, что идея посадки самолета на воду была не нова, первые гидропланы были разработаны еще в 1911 году в нескольких странах, в том числе Яковом Гаккелем в России. Большинство гидропланов, в том числе и современные, представляют собой поплавковые

модификации сухопутных моделей, то есть вместо колес на них установлены поплавки. От варианта летающих лодок — специально сконструированных гидропланов с фюзеляжем специфической формы — давно практически полностью отказались.

И это означает, что и стандартный пассажирский самолет с фюзеляжем обычной формы при необходимости в состоянии сесть на воду. Самые знаменитые примеры такого рода — вынужденная посадка советского Ту-124 на Неву прямо около Финляндского железнодорожного моста в Ленинграде в 1963 году, причем из пятидесяти двух пассажиров и членов экипажа никто не пострадал. Верующие видят в этом нечто мистическое: одним из пассажиров самолета был митрополит Таллинский Алексей Ридигер, будущий патриарх Алексий II.

Второй пример — «чудо на Гудзоне», когда через несколько минут после взлета в оба двигателя огромного А-320 попали птицы и пилот Чесли Салленбергер посадил самолет на реку Гудзон около 48-й улицы Нью-Йорка. Все 155 пассажиров и члены экипажа не пострадали.

Вернемся к нашему герою. Итак, гидроплан. Любая работа требует денег, а самолетостроение и подавно, и рассчитанный на 14–16 человек самолет собирали простейшим способом: детали отыскивали на свалках, работали в качестве слесарей и механиков сами. Денег было мало, и выручил Сикорского знаменитый композитор и пианист Сергей Рахманинов, который в самом конце 1917 года со всей семьей выехал из России и через год оказался в Америке. Видимо, он действительно покинул Советскую Россию без каких-либо затруднений, никогда «антисоветчиком» не был, а в начале Великой Отечественной войны даже перевел в СССР значительную сумму личных денег.

Существуют три истории о помощи Сергея Рахманинова компании Игоря Сикорского. Первая из них — романтическая, хотя и совершенно неправдоподобная. Якобы после концерта Рахманинова в Нью-Йорке Сикорский проник за кулисы и переговорил с великим соотечественником о своих проблемах. То, что они познакомились еще в России, несомненно, да и в Нью-Йорке русская колония была не так уж велика, чтобы они не встречались. Впрочем, это и не важно, Сикорский был знаменитым на всю Россию авиатором, и Рахманинов отлично знал о его успехах.

Блиzkих отношений у них не было, но Игорь Иванович убедил композитора в несомненном успехе предприятия, и когда Сергей Васильевич спросил, сколько денег ему надо для достройки самолета, ответил, что 500 долларов. Немаленькая сумма для того времени, сейчас это соответствует примерно девяти тысячам долларов. Но в некоторых

источниках написано, что Рахманинов вынул из кармана не 500 долларов, а пять тысяч и отдал их Сикорскому. Однако невозможно представить себе, чтобы великий композитор носил с собой в кармане такую сумму.

Во второй истории, где говорится, что Сикорский якобы обращался за ссудой в пять тысяч долларов, необходимой для строительства самолетов, к Украинскому народному союзу (УНС) в США, он будто бы получил отказ, но в итоге нужную сумму дал ему композитор Сергей Рахманинов. Сообщив эту информацию, автор статьи все же сделал оговорку, что история про обращение в УНС — слух, который сегодня проверить трудно, но можно. На самом деле никаких свидетельств обращения Сикорского к УНС не существует.

Более правдоподобно выглядит последняя, третья версия этой истории. Согласно ей Сергей Рахманинов просто купил акции компании «Sikorsky Aero Engineering» на пять тысяч долларов. Довольно рискованное вложение денег, но со временем риск себя оправдал. Впрочем, Рахманинов не слишком рисковал, потому что вполне мог контролировать финансовые потоки компании. Он ведь согласился стать ее вице-президентом, а иметь вице-президентом самого Рахманинова было неплохой рекламой.

Самолет достроили, и Сикорский, как обычно, сам сел за штурвал и поднял свое первое американское детище в воздух, к несчастью — в сопровождении дюжины механиков и прочих работников компании. Перегруженный самолет вскоре рухнул винтом в землю, но летел он невысоко и с небольшой скоростью, так что никто особенно не пострадал. Механики отделались синяками и шишками, кто-то слегка порезался, сам Сикорский довольно сильно ударился о штурвал. С самолетом все обстояло намного хуже: винты сломаны, радиатор искорежен, погнуты крылья, часть шасси просто отвалилась. Однако фюзеляж в основном остался цел, а маломощные двигатели все равно следовало заменить.

На следующий день собрали консилиум и пришли к выводу, что дело не в конструкции самолета, а в ремонтных двигателях, которые не давали заявленную мощность. Самолет можно отремонтировать, а пока нужно собрать деньги на двигатели. Начался второй этап этой беспримерной постройки.

Деньги на ремонт нашлись, да их и так стало немало благодаря помощи Рахманинова. К середине лета ремонт S-29A был почти закончен, не хватало только двигателей. Сикорский подобрал два двигателя «Либерти» по 390 лошадиных сил, тоже после капитального ремонта, но они давали уже приличный запас мощности. Эти американские двенадцатицилиндровые двигатели отлично зарекомендовали себя во время

Первой мировой войны.

В августе двигатели были установлены на самолет, который к тому времени не только полностью отремонтировали, но и несколько модернизировали, в частности усилили точки крепления двигателей. В начале сентября самолет был опробован на рулежках (это когда самолет катится по земле), пробегках (когда на земле отрабатываются все операции, предшествующие взлету и посадке) и подлетах (самолет взлетает на полтора метра и садится). Наконец наступил день первого полета.

Осенью 1924 года самолет взлетел и показал прекрасные летные качества. Сейчас на него смотрели по-другому: красавец-самолет с размахом верхнего крыла 21 метр — большая мощная машина. На этот раз Сикорский был непреклонен: на борту кроме пилота не должно быть более трех пассажиров и двух членов экипажа. После прогрева двигателей Сикорский вырулил к месту старта и дал газ. Короткий разбег — и машина поднялась в воздух. Сикорский это понял по потяжелевшему хвосту: центровка оказалась задней, хотя и в пределах нормы. Пилот набрал 300 метров высоты, сделал широкий круг над аэродромом и через 10 минут мягко посадил тяжелую машину. При этом посадочная скорость оказалась менее 90 километров в час.

Да, получился очень хороший самолет, названный S-29A («Сикорский-29 американский»). И был готов к коммерческой эксплуатации. Поразительно, что сделан он был, в сущности, кустарным способом. Самолет долго потом летал, перевозил крупногабаритные грузы, причем начали с перевозки двух роялей с Поля Рузвельта на Лонг-Айленде в Вашингтон. За эту работу компания получила 500 долларов и хорошую рекламу в прессе. Но не более того, и такие перевозки не стали регулярными.

Тем не менее машина хорошо и верно служила. Сергей Игоревич Сикорский утверждает, и в данном случае это не подлежит сомнению, что его отец создал серию таких гидропланов. Четырехмоторные гиганты в немалых количествах стала покупать компания «Пан Америкэн», а работали они на межконтинентальных трассах, например летали из Северной Америки в Южную через Карибское море (на его поверхность и садившиеся). Летали они и через Атлантический океан.

В 1927 году самолет был продан некоему Роско Тёрнеру (о нем позже). Новый хозяин летал по всей стране, выполняя чартерные перевозки, а также совершал рекламные показательные полеты. Самолет с полной нагрузкой взлетал с аэродромов на высоте 1500 метров, переваливал горы высотой 2500 метров и за все время своего существования не имел ни

единой полочки.

В конце концов Тёрнер продал S-29A знаменитому Говарду Хьюзу, который использовал его в фильме «Ангелы ада». Это знаменитая личность — эксцентричный миллиардер, выдающийся авиатор, поэтому о нем стоит рассказать немного подробнее.

Говард Хьюз в 1943 году пилотировал самолет-амфибию «Sikorsky S-43» и пытался посадить его на воду водохранилища Мид, образовавшегося после сооружения знаменитой плотины Гувера на реке Колорадо. Самолет потерял управление, разрушился и затонул. Причиной катастрофы стали неверные изменения в конструкции амфибии, повлекшие смещение центра тяжести, при этом погибли два человека, находившиеся на борту, но сам Говард Хьюз практически не пострадал. Он решил поднять самолет и затратил на это в общем-то довольно невыгодное дело около полумиллиона долларов (столь большая для тех времен сумма вызывает подозрение).

Вскоре Говард Хьюз решил построить грандиозный самолет для транспортировки американских солдат на фронты Второй мировой войны. Самолет получил название «Геркулес», имел размах крыльев около 100 метров, восемь двигателей мощностью по 3800 лошадиных сил каждый и, согласно расчетам, был способен перевозить до 650 пассажиров (!). Самолет был построен, взлетел, доказал свои высокие полетные качества, однако ко времени его полной готовности война в Европе закончилась, и министерство обороны отказалось от контракта на серийный выпуск этих самолетов.

Говард Хьюз также построил уникальное морское судно «Гломар эксплорер», которое было предназначено всего для одной конкретной цели, а именно для поднятия останков затонувшей в марте 1968 года в Тихом океане советской подлодки К-129. Место ее гибели в СССР не смогли установить, а американцы его все же отыскали и в 1974 году подняли с пятикилометровой глубины на «Гломар эксплорер» носовую часть подлодки. В этой носовой части нашлось немало интересного для американской разведки, например две секретные ракеты. Кроме того, были обнаружены тела шести советских подводников. Американцы с почестями захоронили их в море и через 20 лет передали видео об этом России.

В фильме «Ангелы ада» ветерану авиации S-29A пришлось играть роль немецкого бомбардировщика Первой мировой войны. На него поставили вооружение и покрасили соответствующим образом. Конец S-29A, как и его рождение, был неожиданным и романтическим: по замыслу создателей фильма, бомбардировщик сбивают славные американские асы.

Компьютерной графики тогда не было, комбинированные съемки тоже

не давали должного эффекта, и Говард Хьюз в марте 1929 года просто приказал поджечь реальный самолет Игоря Сикорского в воздухе. Самолет загрузили керосином, на определенной высоте и в заданной точке экипаж поджег машину и выбросился с парашютами. Пламя начало выбиваться наружу, самолет накренился носом вниз и по спиральной траектории, оставляя за собой длинный огненный хвост, устремился к земле. Ветеран S-29A эффектно врезался в землю и столь же эффектно взорвался. Фильм «Ангелы ада» пользовался невероятным успехом и собрал огромные по тем временам деньги, причем все критики восторгались именно эпизодом гибели самолета.

Так в 1928 году закончился путь самолета удивительной судьбы, который вновь открыл своему конструктору дорогу в небо. Не самая плохая смерть для старого служаки.

Второй брак

В 1924 году Игорь Сикорский женился на Елизавете (Элизабет) Семион, которая во время Гражданской войны в России работала в госпитале американских экспедиционных войск во Владивостоке, что позволило ей за три года до свадьбы эмигрировать из России. Познакомился Сикорский с ней в одном из общеобразовательных русских учреждений США, где госпожа Семион работала учительницей.

Эта женитьба вызывает много вопросов. Со своей первой женой, оставшейся в России, Игорь Иванович, скорее всего, был обвенчан. И она в 1923 году продолжала оставаться его женой.

И как же тогда, без развода, во второй раз женился Сикорский? Причем не просто женился, но еще и обвенчался в православном Свято-Николаевском соборе Нью-Йорка.

Этот знаменитый храм был построен в 1901 году на заранее приобретенном участке земли на 97-й улице между Мэдисон-авеню и 5-й авеню по проекту архитектора Ивана Бергезена и представляет собой пятикупольный собор с приходским домом в стиле московского барокко. Храм строился на пожертвования, причем первым жертвователем был император Николай II, внесший пять тысяч рублей.

В 1920-е годы началась распродажа собственности собора для оплаты кредитов, а в 1924 году он был захвачен обновленцами^[20]. Возвращение в Московский патриархат состоялось только в 1945 году.

Венчание Игоря Сикорского состоялось в январе 1924 года, за девять

месяцев до появления в Америке обновленческого «митрополита» Ивана Кедровского, присланного из СССР. Но перед повторным венчанием Игорь Сикорский должен был развестись. Из любопытства мы посмотрели сайт этого собора и обнаружили там такую запись о расторжении брака: «Церковь настаивает на пожизненной верности супругов и нерасторжимости православного брака. К поводам для расторжения брачного союза относятся:

Прелюбодеяние, вступление одной из сторон в новый брак, отпадение одного из супругов от Православия, противоестественные пороки, неспособность к брачному сожитию, заболевание проказой или сифилисом, длительное безвестное отсутствие, осуждение к наказанию, соединенному с лишением всех прав состояния, посягательство на жизнь и здоровье супруги или детей, снохачество, сводничество, извлечение выгод из непотребств супруга, неизлечимая тяжкая душевная болезнь, злонамеренное оставление одного супруга другим, заболевание СПИДом, медицински засвидетельствованный хронический алкоголизм и наркомания, совершение женой аборта, при несогласии мужа».

Однако ни в одном из доступных источников не сказано, что Сикорский развелся с женой еще до отъезда из России, и во всех его биографиях сообщается, что именно жена отказалась выехать к нему в США. О его хроническом алкоголизме, отпадении от православия, заболевании отсутствовавшим тогда СПИДом и т. д. ничего не известно. Игорь Иванович умер в возрасте восьмидесяти трех лет без каких-либо признаков дурных болезней. Значит, его могли заочно, вдалеке от жены, развести с ней согласно ряду указанных причин.

Про несогласованный с мужем аборт госпожи Симкович мы также ничего не слышали, так что и тут его тоже обвинить не в чем; в злонамеренном оставлении одного супруга другим и подавно: семья кое-что слышала о его пребывании в Америке, иначе не знала бы, куда уезжать из Киева через пять лет после того, как Игорь Иванович поднялся на борт английского парохода «Опорто».

Существует мнение, что первая жена Игоря Ивановича увлеклась идеями коммунизма еще в 1918 году, разорвала отношения с мужем и вскоре сошлась с каким-то большевиком.

Неизвестно, сочеталась ли госпожа Симкович с ним законным браком, но тогда становятся понятными и ее отказ уехать к Сикорскому, и легкость, с которой она отпустила к нему маленькую дочь. Хотя имеет право на существование и другая версия: Ольга Симкович поступила так из соображений безопасности, поскольку не была уверена в благожелательном

отношении новой власти к дочери эмигранта.

Но в любом случае ее поведение, вероятно, явилось достаточным основанием для Сикорского считать себя свободным.

Хотя есть и другая точка зрения на развод Игоря Сикорского с первой женой. По некоторым сведениям, госпожа Симкович все-таки оформила развод с Игорем Ивановичем, что в то время можно было сделать по заявлению одной из сторон. Потом она вышла замуж, причем ее новый муж якобы служил на советско-румынской границе, а это не так уж и далеко от Киева.

Когда сестрам Игоря Ивановича не удалось получить разрешение на выезд, Ольга Симкович благородно помогла им перейти границу с Румынией^[21] через днестровские плавни, в обход красноармейских пограничников.

Но если Ольге было легко в Советской России развестись с мужем, то Игоря Ивановича мог развести с далекой женой только православный священник. В конце концов такой служителем культа в Америке нашелся и расторг этот странный брак. Тут можно упомянуть историю, которая случилась во время венчания Игоря Сикорского с Ольгой Симкович в 1917 году. Во время венчания Ольга неловко повернула свечу, которую держала в руках, и ее фата вспыхнула. Понятное дело, всё быстро загасили, никто не пострадал, но этот эпизод не остался без внимания: есть примета, что в таком случае брак будет неудачным и вскоре распадется. Что и произошло, хотя в приметы мы, конечно, не верим.

Здесь самое время отвлечься от самолетов и вертолетов и поговорить об отношении Игоря Сикорского к прочно утвердившейся в России советской власти. Оказавшись в Париже, Сикорский сразу же попал в поле зрения эмигрантского сообщества, которому знаменитый авиатор вполне мог пригодиться как технический гений. Игорь Сикорский был приглашен и вступил в ряды «Лиги верных», недолго просуществовавшей организации русских монархистов, где он выступал с докладами о монархических традициях Российского государства и с критикой теоретического коммунизма. А в 1925 году, уже в США, он предложил одной из параллельных антисоветских организаций, как мы уже говорили, совершенно безумный план свержения новой власти в СССР с помощью двадцати пяти гигантских воздушных кораблей типа «Илья Муромец» и возрождения великой России во главе с законным наследником престола. Кстати, с каким? До сих пор потомки оставшихся в живых Романовых не могут решить, кто именно должен занять царский трон в будущей Российской империи. Впрочем, этот вопрос представляется не более чем

курьезным — лучше уж варягов призвать при случае, чем отдать власть потомкам профукавших страну Романовых, пусть даже образованным и интеллигентным потомкам.

А вот с чего это вдруг реалистично мыслящий Сикорский предлагал эту фантазмагорическую идею о свержении власти Советов с помощью самолетов? Здесь что-то явно не так, уже в который раз появляются некоторые сомнения. Давайте считать, что он делал это не всерьез, а в качестве провокации или даже для поддержания своего реноме антикоммуниста. Ведь Игорь Иванович кто угодно, но только не идеалист и тем более не дурак.

Разумеется, получить заказ на производство двух десятков самолетов совсем неплохо, но кто будет платить? Нищие эмигранты? Правительство Франции, которое уже в 1925 году признало СССР и установило с ним дипломатические отношения? Да ни в коем разе!

Но вернемся к самолетостроению. Один из следующих самолетов Сикорского французский летчик Рене Фонк решил использовать для установления исторического рекорда — беспосадочного перелета из Америки в Европу. Вообще-то такой перелет из Старого Света в Европу уже был осуществлен, но по кратчайшему маршруту — из Ньюфаундленда в Ирландию, то есть не с материка на материк, а с острова на остров.

Перелет из Америки в Европу и наоборот

Из-за шарообразности Земли перелет из Америки в Европу происходит не по прямой, проведенной на плоской карте в проекции Меркатора, а по кривой, которая гораздо короче. При этом путешественник может рассмотреть в иллюминатор южную оледенелую оконечность острова Гренландия и соседние айсберги. Одним из таких айсбергов был потоплен еще в 1912 году гигантский пароход «Титаник», который также следовал не по прямой на карте в проекции Меркатора, хотя и не по «самолетной» кривой, а существенно южнее.

Однако Рене Фонк решил установить прямое воздушное сообщение гораздо южнее и с материка на материк — между Нью-Йорком и Парижем. Любопытно, что не наоборот: француз Фонк собирался вылететь именно из Америки. Это объясняется тем, что за этот беспосадочный перелет был назначен приз в 25 тысяч долларов владельцем нескольких гостиниц в Нью-Йорке Реймондом Ортейгом, который сам был недавним иммигрантом из Франции.

Когда Реймонд Ортейг устанавливал такой огромный по тем временам приз, он практически ничем не рисковал, потому что способных на такой перелет самолетов на тот момент практически не существовало. Однако Сикорский по просьбе Фонка сконструировал грузопассажирский самолет, которому был присвоен номер S-35. Самолет получился просто огромным, Сикорский даже установил на нем третий двигатель, а также применил уже испытанное новшество — сбрасываемое после взлета дополнительное шасси. Именно это недоработанное шасси и послужило причиной неудачи первой попытки перелета Атлантики.

Собственно говоря, до перелета дело просто не дошло: перегруженный и неиспытанный S-35 даже не взлетел. При разгоне у машины подломилось хвостовое колесо, в конце взлетной полосы она рухнула в овраг и загорелась. Самолет надо было еще дорабатывать, но Фонк торопился, ему был необходим рекорд, а в результате аварии два члена экипажа — радист и механик — погибли. Сам Фонк и второй пилот успели выбраться из горящей машины. Слава богу, что сам Сикорский не принимал участия в этом предприятии.

Ремонтировать было, в сущности, нечего, а после катастрофы еще и рухнули акции компании, поскольку машина стоимостью 80 тысяч долларов не была застрахована. Тем не менее Сикорский начал строить новый самолет, уже специально приспособленный для трансатлантического перелета. Биплан должен был иметь два мощных двигателя и, как обычно у Сикорского, довольно значительные размеры. Шел уже 1927 год, Фонк по-прежнему торопил конструктора, но обоих ждало разочарование: в мае с аэродрома Поле Рузвельта, где находился и ангар Сикорского, взлетел одномоторный, обычных размеров самолет, пилотируемый американцем Чарлзом Линдбергом, и приземлился в Ле-Бурже под Парижем. Этот самолет тоже был специально спроектирован и построен для такого перелета, причем в работе над проектом принимал участие и сам Линдберг. Он же и назвал самолет «Дух Сент-Луиса», так как деньги на его постройку дали несколько бизнесменов из этого американского города в штате Миссури. Поскольку S-37, строившийся именно под задуманный перелет, не мог быть использован для других целей, а быть вторым никому не хотелось, его пришлось переделать, а затем продать как обычный пассажирский самолет.

Чарлз Линдберг стал героем по обе стороны океана. Этот знаменитый с тех пор летчик перелетел Атлантику на моноплане, что очень важно: эпоха бипланов уходила в прошлое, достижения теоретиков авиации и конструкторов сделали биплановую схему избыточной, да и попросту

ненужной. С тех пор бипланы строить практически перестали, и именно в те годы Сикорский перешел на конструирование «полуторапланов» — довольно странных на сегодняшний взгляд самолетов с большим верхним крылом и коротким нижним. Такая схема позволяла получить большую площадь крыльев и большую подъемную силу при меньшем размахе крыла, а это очень удобно для взлета и посадки на короткие полосы. Поэтому полуторапланы широко использовались вплоть до конца прошлого века и летают кое-где и сейчас. Самый знаменитый пример — наш отечественный пассажирский и транспортный Ан-2.

От лучших в мире амфибий — к вертолетам

Сикорский сосредоточился на создании полуторапланов-амфибий, лучшая из которых — десятиместная двухмоторная S-38 стала, по мнению тогдашних эксплуатационников, действительно самым безопасным морским самолетом в мире. Этот разработанный в 1928 году самолет мог садиться в самых труднодоступных местах, был крайне неприхотлив и первым пересек США от побережья Атлантического океана до Калифорнии на западе континента. А вскоре и облетел чуть ли не все страны Южной Америки.

Самолет стал настолько популярным, что фирму Сикорского завалили заказами, она твердо встала на ноги и даже построила на своей территории православный храм, небольшой, но довольно красивый. Однако русских работников теперь совершенно не хватало, и Игорь Иванович Сикорский решил начать плотное сотрудничество с мощной американской финансово-промышленной корпорацией «United Aircraft and Transport» (впоследствии — «United Technologies Corporation»). Не совсем сотрудничество: в 1929 году компания Сикорского вошла в эту корпорацию в качестве филиала под названием «Sikorsky Aircraft Corporation» с капиталом пять миллионов долларов.

Фирма Сикорского переехала в город Стратфорд, входящий в агломерацию Большой Бриджпорт в штате Коннектикут, через пролив от Лонг-Айленда. Здесь образовалась целая русская колония с клубом, церковью, средней школой и даже самодеятельной оперой. Выпускалась все та же знаменитая амфибия S-38, а проектировщики уже работали над проектом пятиместной «летающей яхты» S-39 и 45-местной четырехмоторной S-40, которую супруга президента Герберта Гувера госпожа Луиза Генри Гувер назвала «летающим клипером».

Этот необыкновенно удачный самолет строился в годы президентства Герберта Гувера, который в 1921–1922 годах возглавлял Американскую администрацию помощи (ARA, от англ. American Relief Administration), спасающую от голодной смерти около девяти миллионов советских крестьян.

В ноябре 1931 года «летающий клипер» отправился в свой первый полет по Центральной и Южной Америке. К тому времени Чарлз Линдберг стал консультантом будущей знаменитой компании «Пан Америкэн» и в этом качестве рекомендовал компании закупить несколько S-40. Но он не переставал оставаться пилотом и в первом полете «летающего клипера» сел за штурвал этого самолета. На борт поднялись 40 пассажиров, среди них был и создатель самолета Игорь Иванович Сикорский. Вот что он вспоминает:

«Солнце было уже почти за горизонтом, и, пока корабль спускался, стало совсем темно. Я был в это время в передней кабине и решил посмотреть, что делается в других помещениях. Пока я шел к курительной комнате, стюард включил свет, и я остановился в удивлении. Я увидел ореховую отделку и элегантный вход в курительную комнату. В тот же миг я понял, что все это я уже видел много лет назад — коридор, голубоватые лампы, ореховую отделку стен и дверей и ощущение плавного движения. Я старался вспомнить, когда и где я мог это видеть, и наконец вспомнил детали моего сна 30-летней давности».

Судьба самого Линдберга сложилась трагически: в 1932 году у него был похищен, а потом и убит сын, и за этой трагедией следила вся Америка. Запрошенные 50 тысяч долларов были переданы преступнику, но сына они не вернули. Выкуп был выплачен золотыми сертификатами, в 1933 году истек срок их действия, и когда похититель попытался обменять их на деньги, то был арестован. Он так и не признался в преступлении, но был казнен по совокупности косвенных улик. Эта история легла в основу повести Агаты Кристи «Убийство в Восточном экспрессе» и множества других детективов.

Следует отметить, что Чарлз Линдберг восхищался нацистским режимом и развитой авиационной промышленностью Третьего рейха, за что был награжден Германом Герингом орденом Германского Орла. В США он водил дружбу с американскими нацистами, и во время Второй мировой войны его проклинали в американских средствах массовой информации. Несмотря на запрещение летать из-за получения нацистской награды, Линдберг все же участвовал в военных действиях Второй мировой войны, а после ее окончания стал активным экологом и борцом против истребления животных, занесенных в Красную книгу. Умер от рака в 1974 году в звании

бригадного генерала.

Амфибия Сикорского S-40, построенная в 1931 году, главной газетой Америки «Нью-Йорк тайме» была названа самым большим самолетом Америки, но это не совсем правильно. Лучше было бы сказать, что это был самый эффектный самолет из производимых в Новом Свете. В 1934 году амфибия S-42, заказанная компанией «Пан Америкэн», начала регулярные пассажирские полеты на авиалиниях Центральной и Южной Америки. В 1935 году самолеты S-42 первыми проложили маршрут через Тихий океан с западного побережья США на Филиппины, тогда принадлежавшие США, а в 1937-м открыли южно-тихоокеанскую трассу в Новую Зеландию.

Всего было построено десять самолетов, включая три S-42 и три летающие лодки S-42A с двигателями «Hornet S4EG» мощностью 750 лошадиных сил, с бóльшим размахом крыла и увеличенным почти на тонну взлетным весом. Четыре лодки S-42B продемонстрировали улучшенные аэродинамические характеристики, при этом самолет Сикорского отличался от других скоростных авиалайнеров того времени повышенным комфортом. Пассажиры размещались в четырех роскошных каютах почти двухметровой длины и высотой 1,8 метра. Кресла регулировались в наиболее удобное для пассажиров положение, а широкие проходы между ними позволяли вытянуть ноги даже высоким путешественникам. Были предусмотрены откидные столы, пол устилали ковры, на окнах висели красивые занавески. Шум двигателей почти не ощущался, потому что Сикорский предусмотрел отличную звукоизоляцию, не были забыты и пилоты: кабина экипажа также отличалась особым комфортом.

В 1934 году на S-42 были установлены сразу восемь мировых рекордов для летающих лодок: по скорости, по грузоподъемности и по грузоподъемности на определенных высотах. Фантастическая для тех времен высота около восьми километров была достигнута уже в 1937 году на амфибии S-43, несколько этих самолетов приобрел даже СССР. На этом самолете летали самые известные советские летчики, в том числе Сигизмунд Леваневский, который совершил несколько сверхдлинных авиаперелетов.

Сикорский продолжал строить свои замечательные самолеты, но в конце 1930-х годов у него появились серьезные конкуренты, которые сумели создать более современные, аэродинамически более элегантные и более эффективные машины. Прежде всего — в Голландии и Германии, а потом подросли и американские «дугласы» и «боинги».

Летающая лодка S-44 стала последним самолетом, лично сконструированным Сикорским и построенным на его фирме. Это

произошло под Новым, 1942 год, когда Америка только вступила во Вторую мировую войну. Со следующим самолетом произошла интересная история, и в ней снова оказался замешан миллиардер Говард Хьюз, построивший, как уже говорилось, громадный «Геркулес» для перевозки 650 американских военнослужащих за один рейс из США в воюющую с нацистами Европу.

Игорь Сикорский начал проектировать тоже весьма немаленький S-45 для перевозки ста военнослужащих, но военные больше заинтересовались «Геркулесом» и самолет Игоря Ивановича так и не был построен.

Но они не заключили контракт и с Говардом Хьюзом, который несколько запоздал: война с нацистами уже закончилась, и такие самолеты, как «Геркулес», оказались не нужны. Вот и Сикорскому пришлось задуматься о дальнейшем применении своего гения. Самолетный период изобретений нашего конструктора заканчивался, зато великий авиатор мог вернуться к своей еще юношеской страсти — вертолетостроению. Что называется, не было бы счастья, да несчастье помогло.

Тем более что мысли о своем собственном вертолете не покидали его все эти годы, и он даже время от времени патентовал некоторые узлы своих будущих, только еще воображаемых винтокрылых машин. В конце 1930-х годов он неоднократно обращался к руководству компании «United Aircraft», выделившейся из «United Technologies Corporation», с предложениями о разработке вертолета. Эта компания к тому времени уже фактически поглотила фирму Сикорского, точнее — перевела ее в положение субподрядчика, но прагматичное руководство компании, не видя перспектив у такого вида летательных аппаратов (в те годы это так и было), отказывало Игорю Ивановичу.

При всем при этом довольно любопытно, что за два десятилетия до того сам Сикорский довольно прохладно относился к идее создания вертолетов, или геликоптеров, как они называются в Америке. В уже упоминавшейся книге «Воздушный путь» он прямо пишет о преимуществах самолетов (аэропланов) перед геликоптерами:

«В будущем наиболее важным типом летательных машин, наверное, останется аэроплан. Там, где будет необходима надежность и большая грузоподъемность, это будут крупные машины с несколькими двигателями. Одномоторные машины останутся главным образом для спорта, для гонок, для фокусов в воздухе и лишь в небольшой степени для сообщения по воздуху, т. к. с одним двигателем нельзя получить действительную надежность полета. По всей вероятности, будет создан и геликоптер. Но и ему может принадлежать лишь второстепенная роль. Он сможет служить

для перевозки почты с поля, где спускаются аэропланы «дальнего плавания», в середину города, т. к. вертолет будет в состоянии опускаться на самые небольшие площадки, например на крыши зданий. Он сможет вообще быть полезен как летательный аппарат в таких местах, где невозможно будет пользоваться аэропланом из-за отсутствия ровных полей для разбега, например среди гор, лесов и т. д. Но особенного значения он иметь не будет, т. к. по своим воздушным качествам он будет все же много слабее аэроплана и сможет поднимать значительно меньший груз».

Но незадолго до Второй мировой войны Сикорский резко изменил свою точку зрения и в 1939 году убедил руководство «старшей» компании в преимуществах вертолетов в качестве прежде всего средств спасения раненых с поля боя.

Что заставило консервативных американских джентльменов согласиться с ним? Всё очень просто: в 1938 году некто Адольф Гитлер сначала нарушил условия Версальского договора и занял Рейнскую область, затем присоединил к Германии вполне мирную Австрию, а потом с благословения английского премьер-министра Чемберлена — и Судетскую область Чехословакии. Мало того, на следующий год Гитлер оккупировал уже всю Чехию, а из Словакии организовал марионеточную республику.

Известно знаменитое выступление будущего великого премьер-министра Черчилля по поводу этого раздела Чехословакии якобы в обмен на мир: «Англии предлагался выбор между бесчестьем и войной. Англия выбрала бесчестье и получит войну».

Даже обычно изоляционистски настроенные американцы, тем более крупные промышленники, догадались, что в войну неминуемо вступит и Америка. А самое ценное у американских генералов из «средств» ведения боевых действий — это американский солдат. Поэтому спасти раненого — первое дело, и вертолет вполне может пригодиться, тем более что Сикорский запросил на проектирование ничтожную для компании сумму в несколько десятков тысяч долларов. И в результате Игорь Иванович начал проектировать вертолеты.

Глава 10

ВТОРАЯ ВОЙНА И ВЕРТОЛЕТЫ

В предисловии мы уже немало рассказали о вертолетном движении, начиная с китайских бумажных вертолетиков, но стоит кое-что добавить.

Эти вертолетики проникли в Европу вместе с Марко Поло, хотя нет никаких сомнений, что и до путешествия знаменитого итальянского негодянта подобные игрушки были в Европе отлично известны. Ведь летающие по вертолетному принципу семена клена видел любой средневековый европеец, и скопировать их не стоило труда. Да и не только в Европе, но и в неоткрытой тогда Америке тоже растут клены — американские, да и многие другие растения с отлетающими от кроны семенами. Во всяком случае, майя развлекались чем-то подобным, об этом есть свидетельства в немногих сохранившихся рукописях майя. А вот в самой реальности путешествия Марко Поло сегодня возникли значительные сомнения. То есть до Средней Азии он точно добрался, но вот был ли в Китае — далеко не факт. Похоже, что он просто пересказал истории про китайского богдыхана и его подданных, о которых ему самому поведали купцы, задолго до него путешествовавшие по Великому шелковому пути.

В китайские игрушки дети играют и сегодня, а в любом «Детском мире» продают заводные вертолетики, летающие даже в небольшом пространстве комнаты. Лучшими интеллектуалами человечества были затрачены огромные усилия на создание вертолетов, и вот — через каких-то пару тысячелетий в магазинах торгуют дешевыми, но безотказно работающими моделями этих летательных аппаратов. Продаются и гораздо более дорогие и совершенные, потрясающе красиво летающие игрушечные вертолеты на батарейках, с пультом управления по радио. Эти радиоуправляемые модели в состоянии выполнять фигуры высшего пилотажа, покрывать значительные расстояния в воздухе и, как бумеранг, возвращаться к хозяину, аккуратно приземляясь у его ног. Вертолетами фактически являются и множество дронов, которые сегодня уверенно заменяют управляемые человеком аппараты тяжелее воздуха.

Напомним, что самым первым реально работающим можно считать вертолет Михаила Васильевича Ломоносова. Хотя его машинка на пружине не взлетела, но вес ее все же уменьшился, и до соосной схемы он первым

догадался. Конечно, усилий любых пружин для устойчивого полета аппарата вертикального взлета, тем более с пилотом, хватить никак не может. Но идеологически Ломоносов был прав. Жалко, конечно, что все его вполне реальные изобретения и открытия, а заодно и чисто умозрительные теории не признавались современниками из числа академических ученых. Или признавались, но как-то вяло, и в любом случае работы Ломоносова остались практически неизвестными в просвещенной Европе и не оказали почти никакого влияния на развитие мировой науки. Хотя для России, конечно, имели огромное значение.

Реальные надежды на создание вертолета появились только через 200 лет после пружины Михайло Васильевича, и связано это было, как мы уже говорили, с появлением двигателя внутреннего сгорания. Первый хорошо работающий ДВС работал на газе, на смеси воздуха и светильного газа, который в свою очередь тоже был смесью — метана, водорода, угарного газа и прочих газообразных продуктов термического разложения каменного угля или нефти в отсутствие кислорода.

Этот двигатель придумал бельгиец Жан Жозеф Этьен Ленуар, работавший во Франции, который запатентовал свое изобретение в 1860 году. Довольно странно, что это произошло почти через 40 лет после появления работы французского физика и математика Сади Карно о термодинамических условиях достижения максимального КПД тепловых машин. Из монографии Карно с очевидностью следовало, что заниматься нужно созданием двигателей не внешнего сгорания типа паровых котлов, а внутреннего сгорания, причем в качестве топлива использовать не дрова или уголь, а нечто с гораздо более высокой теплотой сгорания. Именно газ или продукты перегонки нефти.

Впрочем, проекты ДВС были и до Ленуара, но неудачные, что тоже довольно странно, поскольку механика как наука к тому времени находилась на вполне пристойном уровне, да и в двигателе Ленуара широко использовались технические решения паровых машин. Надо полагать, что на более эффективный, чем паровой, двигатель не было интеллектуального заказа общества, всех до поры до времени устраивали котлы на угле.

Тут можно отметить, что и стремительное развитие вертолетостроения началось лишь после Второй мировой войны, хотя принципиально годные вертолеты Сикорского появились уже в 1909 году, а реально летавшие (хотя и не его) — еще раньше.

Двигатель Ленуара сразу получил практическое применение, сначала как лодочный мотор, а потом для некоторых (неудачных) предшественников автомобилей. Для уже настоящих автомобилей

прекрасно подошел в конце 80-х годов XIX века бензиновый ДВС, разработанный Даймлером и Майбахом. В честь последнего, кстати, назван один из самых роскошных и дорогих современных автомобилей «майбах».

А теперь, наконец, настала пора разобраться, что это такое, как летают и какие бывают винтокрылые машины.

По определению вертолетами считаются летательные аппараты, у которых подъемная и движущая сила создаются вращающимися винтами. Ранее в русском языке использовалось, и часто используется до сих пор, другое название для таких аппаратов, а именно «геликоптер». Слово «вертолет» придумал то ли фантаст Казанцев, то ли кто-то из наших вертолетчиков (раньше мы уже упоминали, что это мог быть Камов), то ли слово было наполовину заимствовано из названия одной американской (вертолетной!) компании, да это и не важно.

Для простоты рассмотрим вертолет с одним несущим винтом и дополнительным рулевым винтом на хвосте аппарата или даже без этого рулевого винта. Несущий винт имеет две или четыре лопасти (изредка пять), расположенные под некоторым углом к плоскости вращения винта. Как крылья самолета — для создания подъемной силы, разве что у самолета крылья намертво соединены с фюзеляжем и угол всегда один и тот же, а у вертолета лопасти могут находиться под разными углами к плоскости вращения винта.

К определению вертолета надо добавить самое важное: данный аппарат способен взлетать в воздух и садиться на землю вертикально — именно поэтому вертолетам не требуется взлетно-посадочная полоса, без которой, да еще и большой длины, самолетам не обойтись. Несколько лет назад появилась идея перевозить на вертолетах из Кремля или откуда им надо на свои загородные резиденции президента России и премьер-министра, чтобы предотвращать коллапс на московских улицах, когда по ним движется кортеж из лимузинов руководителей государства и джипов их охраны.

Идея как-то не очень прижилась — очевидно, из-за страха возможных катастроф вертолетов или терактов с помощью ракет или дронов. Вообще летать над Москвой наше начальство не очень любит, но в 2018 году пресс-секретарь президента сообщил, что Владимир Путин время от времени летает в Кремль и из Кремля еще с 2012 года. В Кремле, в Тайнинском саду, специально построена вертолетная площадка, но совершенно очевидно, что такие перелеты не носят регулярного характера.

Отметим, что для таких перелетов используется отечественный вертолет Ми-8 модификации Ми-8ПС-7 Специального летного отряда

«Россия» Управления делами Президента РФ с квадратными иллюминаторами и пятилопастным винтом, как и у вертолета Сикорского S-56. Из вертолетов Сикорского наиболее близким аналогом Ми-8 является S-92, спроектированный тридцатью годами позже. На этот раз никакого заимствования не было, наш вертолет полностью оригинален.

А бывший премьер-министром Дмитрий Медведев передвигался на англо-итальянском двухмоторном вертолете AgustaWestland AW139, который собирались производить по лицензии в России. Его аналогами считаются вертолеты Сикорского S-70 Black Hawk («Черный Ястреб») и S-76, при создании которого был использован опыт проектирования предыдущего S-70.

Итак, вертикальный взлет без горизонтального разгона — вот тут и возникает естественный вопрос, каким образом вертикально взлетает и садится вертолет. С самолетом все понятно: набегающий на разгоняющуюся машину воздух создает подъемную силу; над крылом давление воздуха меньше, под крылом — больше, и самолет тянет вверх. Можно сказать и несколько иначе: крылья находятся под углом к набегающему воздушному потоку, из-за этого скорость воздуха *над* крылом больше скорости воздуха *под* крылом. Дело в том, что путь воздуха над крылом больше пути под крылом, а время прохождения этих путей должно быть одинаковым (а скорость равна пути, деленному на время). По закону Бернулли, если скорость больше, то давление (над крылом) меньше, а если скорость меньше, то давление (под крылом) больше — вот вам и подъемная сила.

То же самое и у вертолетов, только роль крыльев в этом случае играют лопасти. Они принудительно вращаются двигателем, и поэтому набегающего потока воздуха, как в случае разбега самолета, не требуется: набегающий воздушный поток появляется благодаря вращению.

Однако действие равно противодействию, и тот же винт при вращении создает силу отдачи, стремящуюся вращать сам корпус вертолета в обратную сторону. Чтобы устранить это обязательное, но крайне неподходящее явление, и предназначен небольшой хвостовой рулевой винт. Другим естественным вариантом является установка на одной оси с первым несущим винтом второго винта, вращающегося в противоположную сторону. К этой непростой и замечательной схеме мы еще не раз вернемся: вертолеты с такой соосной схемой расположения несущих винтов являются главными конкурентами машин Игоря Сикорского.

Есть и еще один вариант компенсации вращательного момента,

использующий так называемый эффект Коанда (прилипание струи воздуха к лопасти), но это экзотика и такие вертолеты — редкость. Это явление, названное в честь румынского ученого Генри (Анри) Коанда, состоит в том, что струя жидкости, вытекающая из любого сопла, стремится отклониться по направлению к стенке и при некоторых условиях к ней прилипает. Эффект применяют, например, в кондиционерах с целью прилепить к потолку струи воздуха и тем самым обеспечить более эффективную циркуляцию воздуха в помещении. Эффект Коанда используют и в вертолетах без хвостового винта. Фирма «McDonnell Douglas» (поглотившая «Hughes Helicopters») выпускает вертолеты MD 520N, использующие этот эффект.

Автомат перекоса Юрьева, автожир, винтокрыл, конвертоплан и турболет

Первые вертолеты, в том числе построенные Игорем Сикорским в начале XX века, стремились завалиться набок (это называется крен), поскольку скорость лопастей, движущихся вперед, больше скорости лопастей, движущихся назад (это, конечно, одни и те же лопасти, но в разный момент времени). В результате одна из половин винта (например, правая) создает большую подъемную силу, чем другая половина (левая), и обеспечивает сваливание. То же самое относится и к заваливанию вертолета вперед или назад, если рассматривать переднюю и заднюю половины вращающегося винта, — такое заваливание называется тангаж (от фр. *tangage* — килевая качка).

Для устранения этих эффектов был придуман так называемый автомат перекоса, и сделал это русский изобретатель Борис Николаевич Юрьев в 1911 году. Этот замечательный ученый-авиатор родился в дворянской семье, учился в Московском техническом училище (будущая «Бауманка»). После революции работал в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора М. И. Жуковского (ЦАГИ). Позже в МАИ он основал и возглавил кафедру экспериментальной аэродинамики и гребных винтов, а потом стал заведующим лабораторией прикладной аэродинамики в Институте механики АН СССР, в звании генерал-лейтенанта инженерных войск.

За всю свою жизнь Борис Юрьев подал свыше сорока заявок на изобретения, получил 11 патентов, два авторских и два охранных свидетельства. Среди его изобретений — ручка управления одновременно

несколькими двигателями многовинтового вертолета, привязной геликоптер с реактивным винтом, реактивный винт, новая схема самолета-вертолета.

Свою схему и свои теоретические расчеты Юрьев опубликовал в 1911 году, а через год построил модель вертолета с этой схемой, но, как это постоянно происходило в России, не позаботился о патенте на изобретение, и потому за границей не признается автором схемы, применяемой повсеместно и сегодня.

Как ни странно, устанавливать автомат перекоса начали гораздо позже его изобретения. Механизм работает так: углы наклона лопастей на правой половине винта и на левой половине винта постоянно принудительно изменяются, и этим компенсируется различие в подъемных силах. Необходимо отметить, что Сикорский усовершенствовал и это устройство. Автомат перекоса Игоря Сикорского легко отличить от автомата перекоса Юрьева по внешнему виду: конструкция Сикорского содержит дополнительные, так называемые серволопасти, а у автомата перекоса Юрьева их нет.

Что касается движущей силы вертолета, то она создается все тем же несущим винтом, для чего вертолет наклоняется несколько вперед. В общем, именно так летает вертолет, снабженный двигателем для вращения несущего винта, или даже несколькими двигателями для вращения несущего и рулевого винтов, либо даже нескольких несущих и рулевых винтов.

Иначе летает автожир — изобретение испанца Хуана де ла Сиерва, который построил и испытал этот первый в мире аппарат в 1919 году. У автожира (от греч. «самокруг») нет несущего двигателя, а лопасти, в принципе такие же, как у вертолета, вращаются *сами по себе* под действием набегающего воздуха и создают при этом подъемную силу. Этот режим называется авторотацией, несущий винт движущей силы не создает. Разумеется, набегающий воздух появляется не ниоткуда, а в результате работающего маршевого (хвостового или переднего) винта, который приводит в движение небольшой двигатель. Понятно, что автожиру в отличие от вертолета требуется некоторый разбег по взлетной полосе, которая все же намного короче, чем у самолетов. Горизонтальный полет автожира обеспечивается все тем же маршевым двигателем. Автожир настолько отработанная и простая машина, что одноместные автожиры совершенно спокойно можно сделать, что называется, своими руками: продаются специальные наборы деталей.

Промежуточным вариантом между вертолетом и автожиром является

винтокрыл, у которого несущий винт снабжен двигателем. Вращением этого винта обеспечивается возникновение подъемной силы, но не движущей. При больших скоростях двигатель отключается и винт работает в режиме авторотации — как у автожира. Разумеется, наличие двигателя несущего винта позволяет винтокрылу взлетать вертикально, как вертолет. То есть винтокрыл есть действительно нечто среднее между автожиром и вертолетом.

Существует еще один красивый вариант, называемый конвертопланом. У этого аппарата пара винтов поднимает его в воздух по вертолетной схеме, а затем они поворачиваются на 90 градусов и действуют как самолетные винты для горизонтального полета, причем подъемная сила конвертоплана обеспечивается крылом обычного самолетного типа.

Однако конвертопланы следует отличать от самолетов вертикального взлета и посадки, потому что в конвертопланах используются винты с низкими оборотами, как у вертолетов, которые позволяют аппарату лететь в вертолетном режиме. В горизонтальном полете большие, размером с крыло, винты конвертоплана оказываются менее эффективными, чем винты меньшего диаметра традиционного самолета.

Сейчас в мире серийно эксплуатируется только один конвертоплан — американский «V-22 Osprey» (от англ. *osprey* — скопа). В самолетном режиме аппарат развивает скорость более 500 километров в час, в вертолетном — почти 200 километров в час.

И наконец, коротко скажем еще об одной машине семейства винтокрылых, сходной с ними только по одному параметру — способности взлетать и садиться вертикально. Это турболет, первоначально бескрылая машина неопределенной формы, без аэродинамических несущих, стабилизирующих и рулевых поверхностей. Аппарат взлетает с помощью турбореактивного двигателя, отбрасывающего реактивную струю вертикально вниз. Отсюда и название. Со временем турболеты превратились в самолеты с вертикальным взлетом. Одним из видов турболета был спускаемый на Луну аппарат американской программы «Аполлон».

Тяга турбореактивного двигателя превышает взлетный вес турболета, что обеспечивает вертикальный взлет и посадку аппарата, а также вертикальную скорость более 10 метров в секунду. Для тренировки экипажа на Земле по программе «Аполлон» был разработан аналогичный аппарат вертикального взлета и посадки «Lunar Landing Research Vehicle» (LLRV). Аппарат позволял провести тренировки экипажа в земных условиях. Разумеется, в условиях невесомости на Луне он работал еще

эффективнее. В СССР первый турболет был построен в 1957 году.

На этом общее описание вертолета и близких к нему аппаратов можно закончить. Вернемся к Сикорскому и его машинам.

Еще работая над самолетами, в 1931 году он подал заявку и через четыре года получил патент на вертолет оригинальной конструкции. Однако Сикорский был далеко не первым.

Надо сказать, что еще до возвращения Сикорского в вертолетостроение в нацистской Германии талантливый конструктор Генрих Фокке уже создал свой шестиместный, что для того времени было просто удивительным, вертолет «Фокке-Вульф 61». Интересно, что на этом вертолете была применена соосная схема двух несущих винтов. Игорь Сикорский увидел этот вертолет еще в середине 1930-х годов, но остался верен своим убеждениям и конструировал вертолеты исключительно по одновинтовой схеме с хвостовым рулевым винтом.

В отличие от самолета вертолет в состоянии осуществить посадку на подводную лодку, и немцы использовали вертолеты для противолодочной обороны и разведки («летающий перископ»). Генрих Фокке создал в конце 1930-х годов вертолет «Фокке-Ахгелис Фа 223 Дракон», который впервые поднялся в воздух в начале августа 1940 года, через год после начала Второй мировой войны и поразительных успехов вермахта в Европе. Этот первый серийный транспортный вертолет показал себя как надежная и незаменимая машина для перевозки крупногабаритных грузов (пушки, детали мостов и даже ракет Фау-2), а также для спасательных операций (в частности, для эвакуации высших чинов вермахта).

В предвоенные годы Антоном Флеттнером специально для разведки был разработан вертолет «Флеттнер 282 Колибри», в котором, кроме пилота, размещался и наблюдатель. В 1942 году эта машина была поставлена германскому флоту, всего во Второй мировой войне участвовали 24 вертолета этой марки, а после войны один работоспособный «Колибри» достался советским конструкторам, а два других — американцам, причем вместе с их конструктором. Антон Флеттнер эмигрировал в США, где стал главным конструктором компании «Kaman Aircraft». Сама компания была организована авиаконструктором Чарлзом Каманом в 1945 году как бы под Флеттнера.

Первым в мире вертолетом с реактивным приводом стал «Добльгоф WNF 342», разработанный для германского флота в качестве легкого вертолета наблюдения с подводной лодки.

А что происходило в это время на первой родине Игоря Сикорского — в СССР? Как и повсюду в мире, приоритет был отдан разработке

конструкций самолетов. Аппараты, способные взлетать с любой точки без разбега и приземляться практически в любом месте, не требуя постройки аэродромов, все еще казались ненужными.

Тем не менее разработки вертолетов все-таки велись, причем довольно интенсивно. Пусть практически в единичных экземплярах, но строились весьма удачные конструкции. Так, в 1932 году бывший военный летчик Алексей Михайлович Черемухин даже установил на вертолете собственной конструкции рекорд высоты — 600 метров. Это был первый и сразу удачный советский вертолет. Но, как и Сикорский, Черемухин затем переключился на самолеты.

Впрочем, не совсем по собственной инициативе: в 1938 году Черемухин был арестован, но оказался не в лагерях, а в «шарашке» у Туполева. Обоим повезло: началась война, и выяснилось, что на одном пролетарском сознании и чекистской бдительности не полетишь. А самолеты делать надо, опыт войны в Испании показал, что наши знаменитые И-15 конструкции Николая Поликарпова самолеты неплохие, только летают медленнее, стреляют хуже и защищены слабее «мессершмиттов» и «юнкерсов». Неудивительно: И-15 был разработан в 1933 году, а с тех пор самолетостроение ушло далеко вперед, особенно в Германии.

Со временем Черемухин стал заместителем Туполева, получил Сталинскую премию, участвовал в создании знаменитого Ту-104, за что был удостоен Государственной премии, но к вертолетостроению больше не возвращался, а жаль: он придумал конструкции сразу нескольких узлов и механизмов, до сих пор использующихся в современных вертолетах. В СССР первый серийный вертолет, созданный в конструкторском бюро Миля, начали выпускать только в 1950 году.

Начал работать над вертолетами и Игорь Сикорский, но уже не в своей компании. «Старшая» корпорация «United Aircraft» решила свой филиал — компанию Сикорского — слить с авиастроительной фирмой «Vought», 128 основанной Ченсом Воутом^[22]. Новообразованная компания получила название «Vought-Sikorsky Aircraft» и начала свою деятельность 1 апреля 1939 года. Игорь Сикорский стал теперь простым субподрядчиком, хотя и техническим директором этой компании, а его сотрудники были вынуждены работать по программе Воута. Впрочем, в эту программу входило и создание лучшего палубного истребителя Второй мировой войны «Корсар», так что участие Сикорского и его сотрудников в этой работе было довольно значительным, к тому же отмеченным премиями и

наградами. Но одновременно он начал работу по созданию вертолета, потому что руководство компании признало его доводы убедительными и разрешило ему использовать для этой работы ресурсы «Vought-Sikorsky Aircraft».

Через 13 дней после начала Второй мировой войны — 14 сентября 1939 года, Сикорский наконец-то поднял в воздух свою первую конструкцию VS-300, которую сам и пилотировал. Это был третий вертолет Сикорского, первые два были построены им задолго до этого — в Киеве.

Первый вертолет Сикорского VS-300, в основу которого была положена одновинтовая схема (у военных он получил индекс HR-4), был построен им из покупных или изготовленных прямо в мастерской деталей и больше всего походил на положенную набок опору линии электропередачи — такая ферма без обшивки, без кабины, с примитивным сиденьем для пилота. Это был одновинтовой вертолет с небольшим вспомогательным винтом на хвосте, что принципиально отличало его от машин других изобретателей, которые считали обязательным соосную установку двух и более винтов, чтобы устранить вращение самой машины. (Сегодня, кстати, более 90 процентов всех вертолетов производятся по одновинтовой схеме.) Вертолет был снабжен аппаратом перекоса, но поначалу управлять им не удавалось, и его первый полет не был удачным. VS-300 летал на привязи, управлял им лично Игорь Сикорский. Полеты происходили на высоте четыре метра от земли, на которую он, в конце концов, и рухнул — в тот день был довольно сильный ветер. Обошлось без жертв, да и поломки были не слишком серьезные. Сикорский внес в конструкцию некоторые изменения, оказавшиеся поначалу очень полезными: в хвостовой части для улучшения управляемости были установлены два горизонтальных винта. Весной 1940 года Игорь Сикорский впервые лично поднял в воздух свой модернизированный вертолет.

Затем модификации вертолета были продолжены. В частности, 75-сильный двигатель вскоре был заменен 90-сильным, а затем и 100-сильным, были сняты два горизонтальных хвостовых винта, сначала один, а потом и второй. Теперь вертолет спокойно поднимался в воздух и опускался, мог зависать, лететь назад и боком, однако полет вперед все никак не удавался. Об этом в фильме Вадима Михеева о Сикорском приводятся слова президента «United Aircraft»: «Господин Сикорский, я видел, как ваш вертолет летал вбок, летал назад, но когда же вы будете летать вперед?»

Счастливая федора

Фотографии этого и последующих испытательных полетов демонстрируют нам забавную картину джентльмена в костюме и модной шляпе, сидящего в открытой кабине вертолета собственной конструкции. Очевидно, при тех скоростях классический летный шлем и закрытая кабина были еще не нужны.

Эта шляпа называется федора, изготавливается из фетра и обвита шелковой лентой. Ее поля довольно мягкие, их можно поднимать и опускать, а на тулье имеются три вмятины. Изобретена шляпа была в конце XIX века и названа по имени княгини Федоры Ромазовой, героини известной тогда пьесы одного французского драматурга. Этот фасон стал очень популярным сначала у женщин, а потом оказался важным элементом мужского костюма.

Но для нас важно не это, а то что среди летчиков со временем распространилось убеждение, которое следует назвать скорее приметой: если пилот хоть на несколько секунд наденет Федору Сикорского, то его летная карьера будет развиваться успешно и без каких-либо нежелательных приключений. Больше всего в эту примету верили вертолетчики морской пехоты, которые попросили Сикорского передать им его знаменитую шляпу. Игорь Иванович, конечно, согласился и переправил ее в корпус морских пехотинцев. После смерти Сикорского Федора сначала куда-то пропала, но потом была найдена на чердаке его дома: очевидно, кто-то из летчиков вернул ее владельцу незадолго до его смерти. Сейчас она хранится под прозрачным колпаком в мемориальном рабочем кабинете великого авиаконструктора.

Есть у этой шляпы и бронзовая копия. На территории Киевского политехнического института имени Игоря Сикорского заслуженный художник Украины изваял авиатора в полный рост с его знаменитой шляпой. На постаменте памятника надпись: «Снимаю шляпу перед Альма-матер, которая подготовила меня к покорению неба». Такой текст был найден в заметках авиаконструктора, правда, у него это было написано по-русски, а на памятнике — на украинском, государственном языке страны.

Перед экзаменами студенты приходят к памятнику и на счастье потирают тулью шляпы. Полы плаща Сикорского развеваются, как будто позади него работает винт одного из его вертолетов, возможно, того же VS-300.

Первые и последние полеты VS-300

Со временем Сикорский устранил недостатки вертолета VS-300 и уже осенью следующего года осуществил несколько успешных испытательных полетов на довольно значительное для того времени расстояние. Вот как он сам говорил о своем первом летающем вертолете: «Управлять машиной было очень трудно, она очень вибрировала. Я трясся так, что превратился в одну большую размытую кляксу. А мои товарищи, окружавшие машину, упали на колени. Если вы думаете, что они молились, чтобы машина поднялась или чтобы я спасся, вы ошибаетесь: они просто смотрели, оторвутся ли от земли все четыре колеса одновременно».

Годом позже Сикорский побил рекорд продолжительности полета на 15 минут, провисев в воздухе без привязи полтора часа. Но кроме продолжительности полета вертолет демонстрировал и другие удивительные для тех времен возможности. Например, во время одного из полетов на небольшое возвышение на земле встал один из сотрудников компании с обычным кожаным чемоданом в руке. К нему спокойно подлетел вертолет Игоря Ивановича, и чемодан был успешно загружен в вертолет. Затем Сикорский отвел вертолет назад, немного покружил и вернулся к сотруднику компании, нервно покусывающему губы. Но ничего страшного не происходит, чемодан удаётся без усилий и волнений вытащить из кабины вертолета — переправка груза из пункта А в пункт Б состоялась! Самое важное, что это возвышение, например гряда камней, было организовано на таком месте, где приземлиться не мог даже вертолет. А зависнуть над ним — мог.

Рекорды вертолетов в те годы умиляют, но ведь и первые самолеты братьев Райт летали по несколько минут, а сейчас истребители летают на скоростях три Маха.

Число Маха названо так в честь австрийского физика Эрнста Маха (1838–1916), одного из основоположников газовой динамики. Поскольку скорость звука в воздухе составляет 1200 километров в час, то три Маха — это 3600 километров в час. Впечатляющая скорость! Но это для реактивных самолетов. Беспосадочный перелет обычного пассажирского самолета из Европы в Америку длится восемь-девять часов, а самолет с солнечными панелями вместо керосина уже облетел земной шар. Такие самолеты летают, разумеется, с гораздо меньшей скоростью, лишь на солнечной энергии, поступающей с солнечных панелей. В марте 2015 года начал свой кругосветный полет первый в мире пилотируемый самолет, способный

неограниченно долго летать исключительно за счет солнечной энергии, которая запасается в аккумуляторах. Маршрут этого швейцарского самолета «Solar Impulse» был разбит на 12 участков с посадками в Омане, Пакистане, Индии, Бирме, Китае, на Гавайских островах, на Западном побережье США, в Нью-Йорке и потом в Европе или Африке.

Весной того же года состоялся трехсуточный перелет «Solar Impulse» через Тихий океан — из Гавайев в Калифорнию, а завершилась кругосветка летом 2016 года в аэропорту Абу-Даби, откуда «Solar Impulse» и стартовал. При этом самолет развивал крейсерскую скорость 70 километров в час.

Максимальная зафиксированная скорость вертолета — около 500 километров в час была достигнута на вертолете «Eurocopter X3» производства франко-немецкой компании «Airbus Helicopters». Самый быстрый вертолет Сикорского «Sikorsky X2» летает лишь с чуть меньшей скоростью — 470 километров в час.

Постоянно дорабатывая VS-300, Игорь Иванович, в конце концов, создал отличную экспериментальную модель, пусть неказистую с виду, но строго доказавшую преимущества одновинтовой схемы с правильно установленным автоматом перекоса и хвостовым рулевым винтом. В начале мая 1941 года в присутствии прессы модифицированный вертолет VS-300А побил рекорд продолжительности полета, до этого принадлежавший вертолету Fa-61 германской фирмы «Focke-Achgelis». Самолет Сикорского, который он сам и пилотировал, оставался в воздухе на протяжении рекордных 1 часа 32 минут.

Последний вариант вертолета поднялся в воздух в самом конце 1941 года. Как и самый первый вариант, он имел один несущий и один хвостовой винт, однако переднюю часть фюзеляжа сделали закрытой для улучшения аэродинамических свойств и удобства пилота. Самолет по-прежнему казался неуклюжим, особенно по сравнению с немецким Fa-61, и управлялся с большим трудом, но зато теперь он мог не только взлетать и садиться, но и летать в любом направлении. VS-300 не стал первым в мире полностью управляемым вертолетом, однако оказался первым, который был готов к массовому производству.

Но это только в теории, на поток этот вертолет поставлен не был, и вообще исчерпавшую себя экспериментальную модель пора было отдавать в музей, что и было сделано в 1943 году. Самолет и по сию пору находится в музее Генри Форда в Дирборне. А Сикорский занялся конструированием нового вертолета, получившего впоследствии наименование S-47 и предназначавшегося для нужд военно-морских и военно-воздушных сил — не будем забывать, что уже шла Вторая мировая война, в которую два года

назад вступила и Америка. Деньги на разработку и постройку этого вертолета с армейским обозначением XR-4 дали военные.

Вторая мировая война

Есть такая теория, что Вторая мировая война — это всего лишь продолжение Первой мировой войны, только отложенное на несколько лет. И действительно, можно считать, что закончившаяся в 1918 году Первая мировая война была возобновлена в виде войны Японии с Китаем в 1931 году. Это важно, поскольку ровно через 10 лет Япония объявила войну США, которые стали союзником Китая. И в этой войне на Тихом океане и в Индии впервые использовались вертолеты Игоря Сикорского.

В Европе Вторая мировая война началась 1 сентября 1939 года, когда через неделю после заключения Пакта о ненападении между Германией и СССР фашистская Германия напала на Польшу. США вступили в войну в Европе только в 1941 году, когда союзная Японии фашистская Германия объявила США войну. Это произошло через пять с половиной месяцев после нападения Германии на СССР, которое произошло в роковое воскресенье 22 июня 1941 года.

Еще за месяц до вступления в войну против Германии и ее союзников США включили СССР в программу ленд-лиза (от англ. *lend* — давать взаймы и *lease* — сдавать в аренду), по которой в СССР поставлялись боеприпасы, техника, продовольствие, медицинское оборудование, стратегическое сырье, включая бензин и другие нефтепродукты. По условиям ленд-лиза все утраченные или использованные в результате боевых действий поставки оплачивать не требовалось, а оставшиеся целыми техника и оборудование должны были быть возвращены в Америку или куплены на американские же беспроцентные кредиты.

В советских источниках роль поставок по ленд-лизу традиционно преуменьшалась, стоимость доставленных из США техники, оборудования, продовольствия и т. д. была оценена в четыре процента от произведенных в СССР. Разумеется, строго количественно оценить роль этих поставок невозможно просто из-за неприменимости понятия «стоимость» к этим материалам, имевшим в некоторые периоды времени решающее значение для победы. В США считается тем не менее, что эта стоимость составляла около 11 миллиардов долларов. Для иллюстрации приведем некоторые количественные данные о ленд-лизе. Итак, во время войны в СССР было поставлено: около 430 тысяч автомобилей и двух тысяч локомотивов; 11,5

тысячи самолетов; 600 тысяч тонн взрывчатки; 300 тысяч тонн алюминия и, наконец, более двух миллиардов (!) банок тушенки.

Добавим, что свою оценку поставок по ленд-лизу в свое время дал лично Сталин в письме президенту США: «Без этих двух видов помощи [открытие второго фронта и ежемесячных поставок 400 самолетов и 500 танков] Советский Союз либо потерпит поражение, либо будет ослаблен до того, что потеряет надолго способность оказывать помощь своим союзникам своими активными действиями на фронте борьбы с гитлеризмом»^[23].

В советских учебниках американская помощь СССР рассматривается и как способ союзников воевать с Германией, сохраняя жизнь собственных военнослужащих, то есть за кровь наших солдат они расплачивались поставками по ленд-лизу, затягивая открытие второго фронта в Европе.

На самом деле американские войска вступили с немцами в сражение на европейском театре военных действий еще в середине 1943 года, высадившись на итальянском острове Сицилия. Италия была верным союзником Германии. Еще до этой высадки американские войска в ноябре 1942 года высадились в Марокко и подавили сопротивление войск союзного Германии правительства Французского государства (правительство Виши).

За весь период участия США во Второй мировой войне американцы потеряли немногим более 400 тысяч человек, причем около 300 тысяч из них в войне с Японией. Таким образом, в Европе погибло 100 тысяч американских военнослужащих. Напомним, что СССР потерял более пяти миллионов солдат и офицеров, а всего за время войны погибло около 27 миллионов советских граждан. Решающий вклад СССР в победу над нацистской Германией не подлежит сомнению.

В нашей стране днем победы во Второй мировой войне стало 3 сентября 1945 года, когда была подписана капитуляция Японии. Днем Победы в Великой Отечественной войне — 9 мая 1945 года, когда была подписана безоговорочная капитуляция Германии^[24].

Вертолеты Сикорского на Второй мировой войне

Участвовавший в этой войне вертолет S-47 был сконструирован с учетом огромного опыта, накопившегося при эксплуатации VS-300, и с использованием самых лучших для того времени материалов. Отличный

получился вертолет. Комиссия из министерства обороны была просто потрясена, когда на ее глазах летчик S-47 специальным крючком, расположенным на носу вертолета, прямо с воздуха забирал из рук помощника сетку с яйцами и, ничего не разбив, передавал ее в руки изумленного полковника ВМС. Вертолет легко взлетал и мягко приземлялся в любом указанном месте, летал с высокой для того времени скоростью и на большой высоте. Комиссия признала вертолет пригодным для эксплуатации в войсках, причем военные сразу нашли ему применение — с воздуха отыскивать и даже уничтожать подводные лодки противника.

Вполне разумная идея, поскольку идущая даже на значительной глубине подлодка легко обнаруживается с вертолета с помощью сонара — акустическим методом. В 1942 году борьба с гитлеровскими подлодками была очень важна для американских военных — слишком много потерь у них было из-за действий немецких подводников. Первый S-47 в испытательный центр Минобороны США на расстояние более 1000 километров перегонял сам Игорь Иванович Сикорский с еще одним пилотом. Испытания прошли более чем успешно, в результате Сикорский получил много заказов на этот вертолет, а на несколько модернизированных его варианты — еще больше.

В 1944 году вертолеты S-47 под армейским наименованием R-4 впервые приняли непосредственное участие в боевых действиях. Произошло это в Бирме (ныне Мьянма), куда из оккупированных Индокитая и Южного Китая добрались японцы.

Бирма была чрезвычайно важным участком борьбы с японской императорской армией: если бы ей удалось выйти к границе с Индией и затем оккупировать ее, то вполне могло подняться антианглийское восстание индийских националистов и «жемчужина Британской короны» могла превратиться в смертельного врага Англии. Японцы даже создали из военнопленных индийского происхождения в занятом ими Сингапуре отдельное воинское формирование — Индийскую национальную армию. Кстати, похожее соединение сумели создать и немцы: в Европе на их стороне воевал Индийский добровольческий легион СС «Свободная Индия», набранный из плененных в Северной Африке солдат британской армии.

Хотя далеко не все в Индии были настроены против своих колонизаторов, и в составе английской армии в Бирме находились лояльные индийские части.

Вертолеты Сикорского начали выполнять разведывательную функцию, часто дополнявшуюся боевыми действиями, когда пилотам удавалось

сбрасывать на противника небольшие бомбы или стрелять по врагу из пулеметов. Но наиболее важной профессией вертолетов в начальный период их использования стало спасение людей — как на войне, так и при различных природных или антропогенных катастрофах.

Согласно Историческому архиву И. И. Сикорского, первая спасательная миссия S-47 состоялась 3 января 1944 года, но не на фронтах Второй мировой войны. В этот день рано утром на корабле ВМФ США «Тернер», стоявшем на якоре в проливе между Нью-Йорком и Нью-Джерси после сопровождения конвоя из Гибралтара, произошла серия разрушительных взрывов — взорвался погреб боеприпасов. Вскоре эсминец затонул, погибло множество членов экипажа и гражданских лиц, более 150 человек были подобраны кораблем береговой охраны и доставлены в больницу в Нью-Джерси.

Из-за большого количества пострадавших в больнице быстро закончилась плазма крови, могло погибнуть еще больше людей. И тогда две большие упаковки плазмы были доставлены из Нью-Йорка на вертолете S-47, которому пришлось лететь при порывах ветра до 13 метров в секунду. При этом для снижения веса отказались от второго пилота. Погода ухудшилась настолько, что все аэродромы в районе Нью-Йорка были закрыты, но плазму удалось доставить за 14 минут, причем пилоту пришлось облетать небоскребы и приземляться прямо на территории больницы. Доставка на машине заняла бы несколько часов.

Первое спасение жизней военнослужащих на S-47 в ходе боевых действий произошло в апреле 1944 года в Бирме, которая тогда была оккупирована Японией. Были спасены трое раненых британских командос и пилот ВВС США, которые оказались в тылу врага, после того как их самолет сбили японцы. И снова пришлось отказаться от второго пилота, но все равно за один рейс можно было перевезти лишь одного раненого. На песчаной косе раненых подобрал небольшой самолет и доставил в походный госпиталь.

Что касается боевых действий модернизированных S-47, то самым эффективным эпизодом было снабжение войск и гражданских лиц окруженного японцами города Импхал, находящегося уже на территории Британской Индии. Первым этапом плана «21» по вторжению японцев в Восточную Индию из Бирмы был захват силами двух японских дивизий княжества Манипур со столицей Импхал. Несмотря на ряд неудач, японцам удалось подойти к городу, в апреле 1944 года бои велись уже в его предместьях.

Однако вскоре началась переброска дополнительных войск союзников,

окружение Импхала было снято, а в июле операция была официально завершена. В ходе ее японцы потеряли около 50 тысяч человек (до половины состава всех принимавших участие в операции войск), так что поражение 15-й японской армии послужило началом крушения Бирманского фронта. Сражение длилось два с половиной месяца и из-за своего переломного значения в войне в Юго-Восточной Азии получило название «восточного Сталинграда». Это было самое крупное поражение японцев в 1944 году, здесь они впервые потеряли стратегическую инициативу в войне.

Сбивать невиданные винтокрылые машины японцы не умели. В том же году англичане использовали вертолеты в Европе, и действительно для поиска вражеских подлодок, разместив S-47 на транспорках конвоев Америка — Великобритания. И обнаружили одну такую подлодку, шедшую в надводном положении, но быстро погрузившуюся и удравшую от охраняющих конвой военных судов.

Следующий, более тяжелый вертолет Сикорского S-48, сконструированный по заказу военных для разведки, в качестве легкого бомбардировщика и для охоты за подводными лодками, был изготовлен уже в 1943 году и в течение нескольких последующих лет побил все возможные вертолетные рекорды по скорости, высоте подъема, продолжительности пребывания в воздухе. В боевых условиях вертолет, по всей видимости, не применялся, однако в некоторых вспомогательных операциях участвовал. Но и это немало. С уверенностью можно сказать, что несмотря на великолепные достижения германских конструкторов в вертолетостроении, во Второй мировой войне только американцам и англичанам удалось эффективно использовать для борьбы с противником вертолеты, причем вертолеты именно Игоря Сикорского.

Авторы некоторых работ полагают, что причиной этого являются бомбардировки немецких вертолетных заводов союзной авиацией. Но дело, скорее всего, в другом: Гитлер приказал прекратить разработку и производство оборудования военного назначения, если готовый образец не будет представлен в течение года. Во многом именно поэтому, например, немцам не удалось изготовить атомную бомбу, хотя направление их исследований было значительно перспективнее американского. Это интересно, и об этом — немного подробнее.

Тоталитарный нацистский режим вынудил эмигрировать значительное количество ученых еврейского происхождения, начиная с первого физика мира Альберта Эйнштейна. Однако в Германии, фактически стоявшей у истоков открытия ядерной энергии (Отто Ган, Лиза Мейтнер, Макс Борн,

Отто Фриш, Рудольф Пайерлс), было достаточно ученых, спокойно принявших нацистский режим и продолжавших успешно трудиться. Например, в Германии остались великий Вернер Гейзенберг, Карл фон Вайцзеккер, Вальтер Боте, Манфред фон Арденне и многие другие.

Но главной причиной отставания Германии в разработке атомного оружия был тот самый приказ о разработке новых видов вооружения не дольше чем за год. Ядерный реактор в Германии все же был построен, хотя и не сумел достигнуть критической точки до прихода американцев. Реактор был вывезен в США, при его изучении оказалось, что немецкие ученые довольно близко подошли к решению задачи, причем гораздо меньшей ценой. Страшно подумать, что могло произойти, если бы немцам тогда все-таки удалось создать атомную бомбу.

Еще до окончания войны Сикорский приступил к созданию следующего вертолета с индексом S-49. В этом вертолете были использованы самые современные и даже экзотические материалы, от более легких магниевых сплавов до обшивки из просмоленного картона. Улучшена была система автомата перекося, а корпус вертолета приобрел обтекаемые формы. Вертолет понравился военным, и они заказали сразу несколько сотен машин, однако столько изготовлено не было в связи со скорым окончанием войны.

Правда, нескольким вертолетам S-49 удалось даже поучаствовать в боевых действиях, но не в Европе, а в Азии, в войне с японцами. Так, несколько вертолетов использовали войска Китайской Республики (в СССР их было принято называть гоминьдановскими или чанкайшистскими), сражавшиеся с японскими агрессорами, а заодно и с местными коммунистами.

После окончания мировой войны в Китае развернулась широкомасштабная гражданская война, которую выиграла коммунисты и в качестве трофея получили то ли один, то ли два S-49. Вертолет был изучен советскими советниками, и, по всей видимости, это было первое знакомство советских инженеров с реально действующей конструкцией Сикорского. Ранее они лишь читали о его вертолетах в западных изданиях.

Несколько вертолетов S-49 обслуживали воздушный мост Индия — Бирма — Китай, выполняя задачу по спасению экипажей сбитых японцами самолетов; еще полдюжины S-49 были перегнаны в Южную Америку, при этом был установлен еще один рекорд продолжительности и дальности полета. Однако большое количество уже готовых или почти готовых вертолетов было просто утилизировано.

Война закончилась, гражданское применение вертолетов еще не

получило широкого развития, к тому же у военных появилось новое увлечение, затмившее все предыдущие виды вооружений, — атомная бомба. Для вертолетостроения наступили нелегкие времена.

Глава 11

ТРЕТЬЯ ВОЙНА

Сразу после окончания Второй мировой войны, когда заказы на вертолеты резко упали и фирма «Sikorsky Aircraft» начала испытывать серьезные трудности, Игорь Сикорский решил из оставшихся на складах деталей спроектировать совершенно новый вертолет S-51. К тому времени американская промышленность хорошо освоила производство сложных алюминиевых профилей и гнутых под необычными углами деталей фюзеляжа и обшивки, так что Сикорскому удалось создать очень удачную модель с повышенной надежностью, прекрасными летными качествами и комфортом для пилота и пассажиров. Имелись в виду в первую очередь, конечно, солдаты, хотя предусматривалось и многоцелевое использование этого сравнительно легкого вертолета. На машине был установлен даже автопилот.

Вертолет S-51 был не усовершенствованной модификацией предшественников — эти времена прошли, а принципиально новой машиной. Так, у вертолета осталось три колеса, но основную пару теперь переместили назад. Были предусмотрены и резиновые кольца (вместо поплавков для посадки на воду), которые надувались при необходимости и превращались в баллоны. Конкурировавший в том же классе с S-51 вертолет «Белл-47» намного уступал ему в грузоподъемности и вместительности, да и выглядел довольно жалким по сравнению с детищем Сикорского.

Удачная модель была сертифицирована только в 1947 году, но гражданская эксплуатация S-51 началась за год раньше. Так, в октябре 1946 года три S-51 соединили Чикагский аэропорт с деловым центром и близлежащими городами штата Иллинойс, а в Филадельфии была создана компания «Helicopter Air Transport», которая выполняла срочные чартерные перевозки на четырех вертолетах этой модели.

Тогда же начала действовать и первая в мире регулярная вертолетная почтовая линия в штате Калифорния. Восемь S-48 и S-51 шесть дней в неделю строго по расписанию развозили почту между почти тридцатью пунктами штата. Экономия времени по сравнению с доставкой автомобильным и железнодорожным транспортом составляла иногда до двадцати часов. Сикорский считал, что настало время и пассажирских

перевозок между городами.

В 1950 году одна британская авиакомпания впервые в мире начала регулярные пассажирские перевозки между Ливерпулем, Кардиффом и Рексемом, а в 1954-м регулярные перевозки пассажиров начали выполнять между лондонским аэропортом Хитроу и центром столицы Великобритании. Затем S-51 стали широко применять для нужд медицинской скорой помощи, сельскохозяйственных работ, в полиции, таможенной службе и при обследовании объектов большой площади. Известно, что в Аргентине с помощью S-51 спасли страну от катастрофического нашествия саранчи, в Южно-Африканском Союзе (теперь ЮАР) вертолеты уничтожали скопления смертоносных мух цеце, а в Австралии — жуков-короедов, губивших эвкалиптовые леса.

Вертолеты прекрасно справлялись с аэрофотосъемкой, картографированием и ледовой разведкой, контролем за разрывами нефте-и газопроводов и даже с поиском рыбных косяков. Американские полицейские первыми оценили вертолеты как идеальное средство не только контроля за движением надорогах, но и для борьбы с преступностью. На успешное гражданское применение S-51 наконец-то обратили внимание американские военные и в конце 1940-х годов решили закупить — пока что для испытаний — небольшую партию новых вертолетов Игоря Сикорского. И ничуть об этом не пожалели. Вскоре пошли крупные заказы на S-51 военного применения, поскольку в те годы резко увеличилось количество американских военных баз практически на всех континентах.

В 1947 году флотский контр-адмирал Ричард Ивлин Бёрд (1888–1957) взял несколько вертолетов в состав своей полярной экспедиции на Северный полюс. Это вообще интереснейшая история. Во-первых, Бёрд был знаменитым авиатором, впервые еще в 1929 году пролетевшим на самолете над Южным полюсом, а потом и над Северным (подозрения тех времен о подчистке данных в летном журнале об этом полете мы отмечаем). Он был самым опытным полярником США в начале прошлого века, под его руководством была основана полярная база «Литл-Америка» («Маленькая Америка»). В том же году он перелетел через Южный полюс, а в 1939–1941 годах изучал западную и южную части Антарктиды, в частности открыл Землю Мэри Бёрд, которую назвал в честь своей жены. Во время Второй мировой войны Бёрд сражался с нацистами в Арктике, а в 1945 году якобы занимался поисками секретной немецкой базы в Антарктиде.

Об этой базе американцам рассказали экипажи нескольких немецких

подлодок, взятых в плен. Кому и зачем пришла в голову эта идея дурачить наших союзников, так и осталось неизвестным. Разумеется, если бы немцы решили устроить базу в полярной области, то это гораздо проще было им сделать не в Антарктике, а в Арктике. И действительно, такие довольно скромные по размеру военно-морские базы были организованы ими на оккупированном норвежском Шпицбергене и (тайно) на советской Новой Земле. Целью немцев была борьба с конвоями союзников из США в Великобританию и из США и Великобритании в Мурманск и Архангельск. К нам S-47 не поступали, а вот в английские порты эти вертолеты Сикорского доставлялись в разобранном виде начиная с 1944 года.

Во-вторых, до сих пор неясно, летал ли Бёрд непосредственно над Северным полюсом на вертолете Сикорского или только проводил на нем ледовую разведку. Неизвестно также, как показали себя эти машины в условиях резко отрицательных температур, недостатка кислорода и низкой влажности. Для нас важнее другое: опытейший летчик Ричард Бёрд решил воспользоваться именно вертолетами Сикорского S-51, несмотря на настойчивые предложения купить успешно конкурировавшие с ними вертолеты фирмы «Bell».

Но подлинного триумфа вертолеты «Sikorsky Aircraft» достигли в начале 1950-х годов, когда любая многоцелевая машина проверяется прежде всего в условиях боевых действий. Такие действия подоспели, и вертолеты S-51, а потом и S-55 продемонстрировали чудеса маневренности, исключительной неуязвимости и высокой надежности, на них эвакуировали с поля боя десятки тысяч раненых солдат и спасли им жизнь.

25 июня 1950 года началась война в Корее. Войска коммунистической КНДР (Северная Корея) вторглись в антикоммунистическую Республику Корея (Южная Корея). Тому предшествовали следующие события: после окончания Второй мировой войны оккупированная Японией Корея была освобождена с севера советскими войсками, а с юга — войсками союзников, преимущественно американскими. Граница новых оккупационных зон была проведена по 38-й параллели.

Северные корейцы уже через три дня после вторжения захватили столицу Южной Кореи — Сеул, город с полуторамиллионным населением. Вскоре они оккупировали 90 процентов территории Южной Кореи и казнили огромное количество южнокорейского населения, преимущественно интеллигенции.

Советский Союз поставлял Северной Корее большое количество вооружений, прежде всего самолетов, и часто с советскими экипажами. Советские летчики летали в основном на реактивных самолетах МиГ-15,

американцы и их союзники — на реактивных F-86. По некоторым данным, в этой войне погибли 30 опытных, прошедших Великую Отечественную войну советских летчиков.

ООН осудила агрессию и направила в Южную Корею миротворческие силы — войска, преимущественно американские, однако и многих других государств — Англии, Австралии, Филиппин, Бельгии, Греции, Колумбии и даже Эфиопии. Интересно, что советский представитель в ООН в голосовании по этому вопросу не участвовал. По мнению многих историков, Сталин решил посмотреть, как будет проходить война с американцами.

В сентябре того же года миротворческие силы вместе с остатками южнокорейской армии перешли в успешное наступление и уже в октябре заняли практически весь Корейский полуостров.

Этого не могли просто так оставить китайцы, которые послали в Корею от 300 тысяч до миллиона (по разным сведениям) так называемых добровольцев. Уже в январе 1951 года они снова заняли многострадальный Сеул и пересекли 38-ю параллель. Американцы уже всерьез решали вопрос о применении ядерного оружия, но президент Трумэн на это не пошел и ограничился посылкой на полуостров дополнительных войск.

Фронт на некоторое время стабилизировался, но затем войска ООН перешли в контрнаступление и к концу мая снова освободили Сеул. Война продолжалась еще полтора года, но летом 1953 года, после смерти Сталина, было заключено соглашение о перемирии. Война закончилась вроде бы вничью — обе противоборствующие стороны заняли прежние позиции по обе стороны 38-й параллели, хотя вряд ли с этой точкой зрения согласятся миллионы погибших корейцев, сотни тысяч погибших китайцев и десятки тысяч солдат войск ООН. И наши летчики, погибшие в бессмысленной для нашей страны войне.

Война в Корее резко отличалась от войны в Европе, но была в определенной степени близка к войне с японцами на Тихоокеанском фронте, которую выиграла американцы в союзе с англичанами, австралийцами и новозеландцами. В Корее, как и на островах Океании, местность также преимущественно гористая, климат жаркий и очень влажный, дорог, доступных для тяжелой военной техники, практически нет. Разумеется, нет и нормальных взлетно-посадочных полос. В такой обстановке единственным средством разведки, транспортировки военных и продовольственных грузов, а главное — спасения раненых и военнопленных, оказавшихся на территории противника, могут стать вертолеты. И лучшие из них — вертолеты Игора Сикорского.

Очень скоро американские военные оценили преимущества вертолетов, а со временем само присутствие этих машин в сражающихся частях фантастически подняло боевой дух защитников свободы. Все знали: если ты ранен — тебя на вертолете вывезут в полевой госпиталь. Если попал в плен — высадят десант и постараются освободить. Если тебя собьют — то найдут по радиомаяку и вывезут на свою территорию. Вертолеты вообще, а вертолеты Сикорского в частности, фактически стали символом нового способа ведения войны, на которой как раз и совершил свой первый полет S-55, менее чем через год после начала проектирования.

Это был совершенно новый большой вертолет одновинтовой схемы, с просторным салоном и беспрецедентной мощностью. Важным новшеством стало расположение поршневого двигателя не под винтом, а впереди и ниже кабины. В результате стало возможным поместить полезную нагрузку вблизи центра тяжести машины, практически на одной линии с осью вращения винта. К тому же двигатель стало легче обслуживать и ремонтировать, открывая специальную дверь в форме полусферы.

Вторым нововведением было устройство так называемой шарнирной петли со смещением, которая была применена еще на S-52. В результате во время летных испытаний было обнаружено, что вибрация резко снизилась, а управление вертолетом улучшилось. Например, S-55 стал первым в мире вертолетом, который был способен выполнить круговой маневр на 360 градусов. Кроме того, на вертолете впервые были вертикально установлены гидравлические сервоприводы основного винта, и на последующих моделях Сикорского они стали стандартным оборудованием. Только на S-70, он же UH-60 «Black Hawk» («Черный Ястреб»), они располагались горизонтально, прямо перед трансмиссией. Благодаря значительным преимуществам, появившимся при перемещении двигателя и установке шарнирной петли, а также гидравлической системе управления полетом S-55 быстро захватил большую часть рынка.

Во время корейской войны этот вертолет был модернизирован, переименован морскими пехотинцами в HRS-1 и использовался для перевозки войск и раненых, а также для множества других целей. Американские военные быстро оценили маневренность и огневую мощь винтокрылых машин и разработали объединенные системы вооружения. Например, в 1951 году в Корее была впервые использована вертолетная эскадрилья морской пехоты США HMR-161, состоявшая из вертолетов S-55, которая оказала эффективную огневую поддержку войскам на земле. Впоследствии этот опыт был широко использован армией США во вьетнамской войне.

Корейская война была жестокой, кровавой, с большим количеством жертв. По числу раненых среди американских и союзнических войск ООН и армии Южной Кореи в этой войне было превышено обычное соотношение убитые/раненые, составлявшее для других войн XX века примерно один к трем. Раненых было очень много, их требовалось эвакуировать с поля боя и доставлять в походные госпитали, а лучшим средством для этого оказались именно вертолеты HRS-1. Например, до войны в Корее раненые солдаты, оставшиеся на поле боя, в восьмидесяти пяти случаях из ста погибали, а в ходе этой войны число жертв снизилось до десяти человек из ста, и всё благодаря вертолетам. Всего за время войны вертолетами Игоря Сикорского было спасено более 25 тысяч американских солдат.

Но самым поразительным вариантом использования вертолетов Сикорского было не спасение раненых, а переброска во фронтовую зону на двух десятках его вертолетов сотен тонн военного снаряжения и почти двух сотен солдат из прибрежного района Южной Кореи.

В ходе этой операции вертолетам приходилось преодолевать широкую простреливаемую зону, однако никаких потерь не было. А осенью 1951 года состоялся уж точно первый в истории ночной вертолетный десант. Тяжелые S-55 доказали свою высокую надежность и эффективность, а также продемонстрировали способность перевозить негабаритные (или крупногабаритные) грузы на внешней тросовой подвеске. Несмотря на активное применение вертолетов, их потери в Корее были минимальными.

Винтокрылые машины оказались чрезвычайно живучими, хотя постоянно находились под огнем. Маневренные «вертушки» без труда уворачивались даже от советских реактивных МиГов, пилотируемых опытными советскими летчиками, прошедшими войну с фашистской Германией.

Одной из трудностей поражения вертолетов являлась, как тогда это ни казалось парадоксальным, их возможность летать чрезвычайно низко, едва не задевая верхушки деревьев. Пробовали сбивать вертолеты Сикорского (справедливости ради скажем, что в американскую армию начали поступать тогда вертолеты и его конкурентов) нашими знаменитыми тихоходными, но высокоэффективными У-2, однако с машинами фирмы «Sikorsky Aircraft» и этот номер не прошел.

Напомним, что советский многоцелевой биплан был создан под руководством Николая Поликарпова в 1927 году (в 1944 году переименован в По-2 в честь его создателя) и стал одним из самых массовых самолетов в мире (по классификации НАТО: «Mule» — «мул»). Во время Великой

Отечественной войны их пилотировали летчицы — знаменитые «ночные ведьмы», как их прозвали немцы. Они с успехом производили ночные бомбардировки вражеских объектов, причем 23 летчицы стали Героями Советского Союза. До войны У-2 активно использовался в сельском хозяйстве для обработки посевов кукурузы в Молдавии и на Украине пестицидами и удобрениями и поэтому получил прозвище «кукурузник» — в этих республиках издавна выращивали много кукурузы.

Против вертолетов использовалось и наземное оружие — от минометов до автоматов и простых винтовок, но в большинстве случаев и S-51, и S-55 удавалось избежать поражения, круто маневрируя над верхушками пальм. Впрочем, один трофей северокорейцы сумели заполучить и тут же переправили его в Москву.

Успехи вертолетов Сикорского вызвали поток заказов на S-55 со стороны всех военных ведомств США и других стран, и вновь обретшая самостоятельность фирма «Sikorsky Aircraft» прочно встала на ноги. Вертолеты стали рассматривать не просто как вспомогательные средства для эвакуации раненых или для разведки и связи, а как важную часть общих вооруженных сил. Для примера: если в начале корейской войны соотношение самолеты — вертолеты в американской армии составляло примерно двадцать к одному (в абсолютных числах — было более тысячи самолетов), то уже через несколько лет это соотношение снизилось до двух к одному, то есть вертолетов стало в десять раз больше! К тому же со временем вертолеты были оснащены серьезным вооружением. А именно, на завершающем этапе боев в Корее в дверях вертолетов стали устанавливать ручные пулеметы, а некоторые вертолеты оснастили даже противотанковыми гранатометами — базаками.

Глава 12

НА ГРАЖДАНКЕ

В начале 1950-х годов знаменитым винтокрылым машинам Игоря Сикорского пришлось заниматься и совсем другими делами. Так, в 1952 году вертолеты S-55 приняли участие в учениях по отработке применения ядерного оружия. Страшно сказать, но на этих вертолетах к центру взрыва доставлялись бригады радиационной разведки и перебрасывались пехотные подразделения, выступавшие в качестве подопытных животных. В США для вооруженных сил была принята концепция стратегического рассредоточения войск для снижения потерь после атомного удара. Согласно этой концепции, вертолеты должны были играть роль одного из средств такого рассредоточения. А также, как обычно, для эвакуации раненых.

Через два года аналогичные учения проводились на Тоцком полигоне в СССР, и участвовавшие в них военнослужащие точно так же не были снабжены специальными средствами защиты. Командовал учениями знаменитый Маршал Победы Георгий Жуков. В результате всех учений вертолеты, причем не только производства компании «Sikorsky Aircraft», были признаны необходимым элементом при ведении атомной войны.

Но в том же 1952 году вертолет S-55 совершил и первый в истории трансатлантический перелет, правда, тоже некоторым образом в военных целях: необходимо было перебросить в Германию два поисково-спасательных вертолета для американских оккупационных войск. Вертолеты начали свой исторический перелет, поднявшись в воздух на военно-воздушной базе в штате Коннектикут. Перелет не был беспосадочным, это произойдет гораздо позже, а в данном случае вертолеты Игоря Сикорского сначала приземлились почти на границе Канады с Америкой, затем на острове Ньюфаундленд, потом в Гренландии и, наконец, в Исландии. Далее последовал уже более длительный перелет в Шотландию, причем всего за время перелета было преодолено более 6500 километров.

После столь очевидных успехов и демонстрации явного превосходства этого вертолета Сикорского над конкурентами (а их было немало), S-55 был принят на вооружение многими странами от Австралии и Аргентины до Уругвая и Японии. И даже одной социалистической страной —

Югославией, хотя страны социалистического лагеря оснащали свои вооруженные силы исключительно советским оружием или оружием собственного производства.

Впрочем, в начале 1950-х годов в СССР серийно производился только один трехместный вертолет Ми-1 конструкции Михаила Миля, причем частично скопированный с трофейных S-49 и S-51 Игоря Сикорского. Об этом вертолете стоит рассказать подробнее, все-таки это был первый советский серийный многоцелевой вертолет.

Советские вертолеты и следующие вертолеты Сикорского

Первым советским серийным вертолетом стал многоцелевой вертолет Ми-1 (по классификации НАТО: «Наге» — «Заяц»), разработанный ОКБ Михаила Миля. Свой первый полет вертолет совершил осенью 1948 года. Через два года Совет министров СССР постановил выпустить опытную серию из пятнадцати вертолетов ГМ-1 («Геликоптер Миля-1») под обозначением Ми-1 на авиационном заводе в Москве. Однако ввиду недооценки государственными и военными деятелями роли вертолетов в вооруженных силах и гражданской авиации массовое производство Ми-1 все время задерживалось. Обстановка изменилась только после демонстрации новой машины самому Сталину в 1951 году, а также после поступавших новостей с фронтов корейской войны, где так успешно действовали самолеты Игоря Сикорского. Как мы уже упоминали, в руки советских авиаинженеров тогда попали вертолеты S-49 и S-51.

Серийное производство Ми-1 началось в 1952 году, всего было изготовлено около 2700 машин, малая часть из которых успела поучаствовать в корейской войне. К сожалению, не удалось узнать, попал ли наш вертолет Ми-1 в руки американцев, южновьетнамских военнослужащих и их союзников во время этой войны. Любопытно, что сказал бы о нем Игорь Сикорский.

Позднее модифицированный Ми-1 (в армейском варианте «Ми-1МУ») использовался в Китае против войск Гоминьдана, затем египтяне и сирийцы применяли этот вертолет в войнах с Израилем, а в Ираке правительственные войска с помощью «Ми-1В» жестоко подавляли восстания курдов.

Для переоснащения Ми-1 в «Ми-1МУ» установили кассеты с турбореактивными снарядами, и, кроме того, в вертолете появились пулеметы, стокилограммовые бомбы, а позже даже противотанковая

установка «Фаланга».

Участие Сталина в судьбе нашего первого серийного вертолета не ограничилось просто приказом о начале массового производства Ми-1. Было и распоряжение воспроизводить западную технику. Несколько обидно, что Сталин мало внимания уделял несомненным достижениям отечественных конструкторов. Известен пример с самолетом Ту-4, полностью скопированным с американского В-29 в туполевском конструкторском бюро методом «обратной разработки», как тогда осторожно выражались. В одной незначительной детали крыла доставленного в Москву В-29 имелось отверстие диаметром около сантиметра, явно случайно просверленное кем-то из техников обслуживающего персонала и не имевшее никакого отношения к тактико-техническим данным знаменитой «суперкрепости». Это ненужное отверстие было приказано воспроизвести на крыле Ту-4 в том же самом месте! Надеемся, что лишь на первом экземпляре...

Кроме того, скопировали даже стакан под банку с кока-колой и пепельницу, хотя советским летчикам категорически запрещалось курить в полете, а баночных напитков в СССР тогда не было никаких. Хуже другое: из-за сложности перевода американских дюймов в миллиметры (всегда получаются дробные числа) пришлось проектирование вести сначала в дюймах и лишь потом подбирать комплектующие с размерами в миллиметрах. Но деталей и материалов, соответствующих американским, не было, в результате самолет получился заметно тяжелее.

Разойдясь по всему свету в огромных количествах, как лицензионные, так и воспроизведенные S-55 успели поучаствовать еще в нескольких локальных войнах. На этих вертолетах летали англичане во время колониальной войны в Малайе, они же успешно действовали во время Суэцкого кризиса при захвате египетского Порт-Саида. В 1956 году в ответ на наглую национализацию Суэцкого канала диктатором Египта полковником Насером на Египет напал Израиль в союзе с Англией и Францией. В результате этой войны израильтяне захватили почти весь Синайский полуостров, а также пресловутый сектор Газа, который и сейчас является центром террористических атак палестинцев на мирные поселения Израиля.

Война закончилась в 1957 году, когда Советский Союз пригрозил применить чуть ли не термоядерное оружие, если израильтяне, французы и англичане не отступят, что и произошло, в том числе и под нажимом руководства США, которое лучше других представляло себе опасность атомной войны.

Французы не сумели создать своего достойного вертолета, а купили у Игоря Сикорского лицензию и воевали на S-55 (присвоив ему французское название) во Вьетнаме и в Алжире с местными националистами. Даже японцы приобрели лицензию на S-55 и выпускали вертолет на своих заводах, правда, в чисто гражданском исполнении. Дело в том, что в проигравшей войну Японии до сих пор нет полноценной армии, а есть лишь так называемые «силы самообороны», главный принцип которых — ненападение.

Новшества и неожиданности

Как и предыдущие вертолеты Игоря Сикорского, S-55 произвел впечатление и на руководство Советского Союза, где вертолеты поначалу всерьез не воспринимались. Но после того как вертолеты, прежде всего конструкции Сикорского, продемонстрировали свои феноменальные возможности в боях на Корейском полуострове, в нашей стране задумались о развитии собственного вертолетостроения.

Результатом стало постановление о развитии вертолетостроения. Эта отрасль авиапромышленности была передана под контроль заместителю председателя Совета министров Лаврентию Берии. Первым серийным военно-транспортным вертолетом стал Ми-4, тоже частично скопированный с вертолетов Сикорского. Кстати, остается вопрос: не поспособствовал ли и сам Игорь Иванович передаче неких данных о винтокрылых машинах своей бывшей родине? Не исключено, но ничего предосудительного в этом нет.

Итак, первым военно-транспортным самолетом СССР стал разработанный в ОКБ Михаила Миля в начале 1950-х годов многоцелевой вертолет Ми-4, который в армиях стран НАТО получил название «Hound» («Гончая»). Очень важно, что Ми-4 по скорости значительно превосходил тот же «Sikorsky S-55», хотя имел такую же компоновку. И сухая масса, и грузоподъемность также были более чем в два раза выше, чем у вертолета Игоря Сикорского. Просторная грузовая кабина вмещала 1600 килограммов груза или 12 полностью экипированных десантников. Ми-4 стал первым советским вертолетом с грузовым люком в задней части с откидными створками и опускающимся трапом.

Вскоре в конструкторском бюро Яковлева был разработан и построен огромный вертолет Як-24, по внешнему виду напоминавший железнодорожный пассажирский вагон. Не умаляя достоинств

конструкторов этого ОКБ и самого Яковлева, отметим все же, что многие узлы были скопированы с Ми-4, то есть с S-55. И тем не менее была создана действительно отличная машина, поставившая в дальнейшем несколько рекордов по грузоподъемности и высоте полета.

К тому времени уже были разработаны и успешно эксплуатировались тяжелые вертолеты Франка Пясецкого, другого знаменитого американского вертолетчика (родители Пясецкого тоже были родом из России), одного из главных конкурентов Сикорского. Его вертолет HRP-1, запущенный в серию гораздо раньше Як-24, по крайней мере, внешне практически не отличается от нашего «летающего вагона». В начале 1950-х годов Франк Пясецкий обошел Сикорского в разработке тяжелых вертолетов.

Другой вертолет Пясецкого, PV-22 продольной схемы с двумя несущими винтами на противоположных концах корпуса, поднимал огромное количество груза и поднимался на недостижимую для других вертолетов высоту — почти семь километров (ранее рекорд принадлежал S-52). Пясецкого избрали президентом Вертолетного общества, но молодой конкурент Сикорского — он был на 30 лет моложе — всегда с уважением относился к старшему коллеге и неоднократно объявлял его изобретателем вертолета, что, разумеется, было большим и уважительным преувеличением. Но хватит о Пясецком, в конце концов, они с Сикорским работали все-таки на разных участках вертолетостроения. Впрочем, и это не совсем верно: однажды Игорь Сикорский попытался конкурировать с Пясецким на поле конструирования тяжелых вертолетов.

Это был в некотором смысле надрыв. При создании S-56 наш великий авиаконструктор выжал из имевшихся тогда технических ресурсов и показателей поршневых двигателей все, что только возможно, даже за гранью возможного. Тогда уже появились газотурбинные двигатели и было совершенно ясно, что S-56 завершает великую эпоху поршневых вертолетов Игоря Сикорского. Работа над этим вертолетом показала необходимость появления на фирме Сикорского мощной научной базы, и она была создана. Одним из руководителей нового научно-исследовательского отдела стал племянник знаменитого авиаконструктора.

В результате в 1956 году 67-летний Игорь Сикорский создал вертолет грузоподъемностью 14 тонн, который потом с успехом участвовал во вьетнамской войне, продавался в Америке и за границей, поставил несколько рекордов. А заодно Сикорский доказал возможность конструирования особо тяжелых вертолетов не с двумя, а лишь с одним несущим винтом, причем в данной машине впервые в мире был использован винт с пятью лопастями. Рулевой винт остался

четырёхлопастным и размещался на концевой балке в форме кия.

Надо отметить, что в природе довольно распространены организмы пятерной, а не шестерной симметрии, как можно было бы подумать из соображений высшей симметрии. Например, среди окаменелостей много «пятиугольных» организмов — это иглокожие, морские лилии, ежи и морские звезды. Одна из гипотез, объясняющая этот феномен, гласит, что живые организмы своим существованием в виде структур с пятерной симметрией стремятся избежать превращения в неживые кристаллы (эту экстравагантную гипотезу выдвинул наш геохимик академик Николай Белов). Существует еще одно, и тоже полуфантастическое, объяснение: незаконченность симметрии дает организму определенную степень свободы и движение вещества в направлении обмена, важнейшего признака жизни.

Причины природной пятерной симметрии до конца не понятны, но ведь что-то же имел в виду великий изобретатель? А вот что: на каждую из пяти лопастей S-56 приходится 2,4 тонны грузоподъемности, и весь 21-метровый в диаметре винт имеет грузоподъемность 12 тонн, причем этот пятилопастный винт весом 700 килограммов имеет пониженный уровень вибрации и работает значительно тише.

Известен ответ и на другой вопрос: почему бы не использовать схему Пясецкого и других вертолетостроителей с двумя несущими винтами? А вот почему: добиться синхронного вращения двух винтов на фюзеляже не так просто, а даже добившись, сталкиваешься с проблемой взаимовлияния несущих винтов, которое приводит к неустойчивости полета. Все-таки лучше одновинтовая схема, по крайней мере, так было до появления более совершенных систем коррекции, например с использованием компьютеров.

Придумав для S-56 нестандартный пятилопастный винт и использовав множество других оригинальных приемов и решений (например, у вертолета появилась оригинальная и очень удобная для морских пехотинцев дверь в виде ракушки), Сикорский не стал экспериментировать с некоторыми уже доказавшими свою надежность системами. В результате получился вертолет, который мог перевозить около сорока вооруженных морпехов, два или три армейских джипа, да еще была предусмотрена и внешняя подвеска.

Необычна судьба следующего вертолета Игоря Сикорского, получившего индекс S-58 и проектировавшегося как противолодочная боевая машина. Причем подразумевалась уже не просто разведка, а именно уничтожение подлодок, для чего вертолет был оснащен двумя торпедами, крепящимися по бокам фюзеляжа, или двумя минами. Это был

«нормальный» вертолет, имевший традиционный четырехлопастный винт, причем при расположении на корабле, даже не обязательно на специальном вертолетоносце, для экономии места лопасти могли складываться вдоль фюзеляжа. Разумеется, был установлен и пулемет. И, наконец, вертолет получил автопилот, а во время вьетнамской войны и войны французов против алжирских националистов S-58 начали бронировать.

Первый полет вертолета S-58, построенного по заказу ВМС США, состоялся в марте 1954 года. На следующий год этот вертолет, но уже под названием H-34, поступил в армию. Вертолет оснащался поршневым, а позже и газотурбинным двигателем, причем вариант с двумя газотурбинными двигателями выпускался в Великобритании и эксплуатировался вплоть до 2003 года. Наибольшую известность H-34 приобрел как военно-транспортный вертолет. Он брал на борт 12–16 солдат или восемь носилок с тяжелоранеными. Существовало несколько вариантов вертолета: для борьбы с подводными лодками, для поисково-спасательных работ, для перевозки высокопоставленных лиц. В частности, вертолет использовался морскими пехотинцами, охраняющими в перелетах президента США.

После снятия с вооружения многие H-34 использовались частными фирмами, авиакомпаниями и пожарной охраной. Вертолет принимал активное участие в боевых действиях во Вьетнаме, а его эксплуатация в морской пехоте завершилась лишь к 1969 году, на пятый год открытого вмешательства Америки в эту войну. S-58 был сконструирован во многом так же, как и его предшественник S-55, но его шасси было изменено, и теперь четырехступенчатая передача S-55 была расположена на хвостовом колесе. То же самое потом было сделано и на «UH-60 Black Hawk» (S-70). Вертолет оказался в полтора раза тяжелее S-55.

Большие кабины этих двух машин, отличная управляемость винтами, оригинальная гидравлика и автоматические системы повышения устойчивости высоко оценили американские и иностранные военные. Обе модели начали производить в огромных объемах: S-55 было выпущено почти 1300 единиц, а S-58 — больше 1800, включая производство в других странах по лицензии. Эти две модели были первыми настоящими боевыми вертолетами и стали первыми вертолетами, способными массово перевозить войска армии и флота.

Но существовал и гражданский вариант этого вертолета, широко использовавшегося в спасательных, противопожарных операциях, для транспортировки почты и других гражданских грузов, а также в качестве транспорта для высокопоставленных лиц вплоть до членов королевских

семей. А два S-58 в гражданском исполнении неожиданно для Игоря Сикорского оказались в Советском Союзе.

В 1959 году состоялся исторический визит первого секретаря ЦК КПСС Никиты Сергеевича Хрущева в США. Очень понравившийся Хрущеву вертолет S-58, на котором его катал президент Эйзенхауэр, был нашему генсеку практически подарен, и не один, а два. В следующем году оба вертолета оказались в СССР, и стоила эта сделка около двух миллионов долларов. Почему тогда подарен? В условиях запрета на передачу секретных военных машин иностранным государствам, тем более СССР, такая продажа может вполне считаться подарком. И произошло это исключительно благодаря серьезному нажиму президента США Дуайта Эйзенхауэра на конгресс, который, в конце концов, разрешил эту продажу.

Один вертолет был предоставлен советским конструкторам, которые тщательно его изучили и удостоверились, насколько изящнее, легче и прочнее были детали фюзеляжа, насколько лучше был двигатель и, главное, насколько велико было отставание наших инженеров по оборудованию вертолета приборами и средствами автоматики!

Остается вопрос: почему американцы передали Советскому Союзу, причем в эпоху холодной войны, свой самый современный вертолет, который использовался преимущественно в военных целях? Сделаем простое предположение: в СССР и так уже имелись трофейные вертолеты Сикорского, а может быть, даже и рабочие чертежи, полученные путем шпионажа. На фирме Игоря Сикорского было так много сотрудников, что вполне можно было кого-нибудь и подкупить. Впрочем, можно предположить, что необходимости в подкупе сотрудников Сикорского и не было. Игорь Иванович встречался на авиасалонах с советскими авиаконструкторами, и не только они узнавали от него о прогрессе вертолетостроения, но и он мог составить себе определенное представление о состоянии дел в советской авиапромышленности. В результате в Америке отлично знали о степени готовности, а точнее, неготовности советской промышленности к вызовам современности и не сомневались, что даже на примитивный повтор западной техники уйдет столько сил и ресурсов нашей страны, что ей придется довольно туго. Есть и еще одно соображение. Передавая противнику образцы сравнительно нового вооружения, западные конструкторы хитроумно направляли его по пути разработки аналогичных изделий. И к тому времени, когда это изделие будет скопировано и запущено в производство, у них будет создана гораздо более совершенная машина.

Но идея разорить СССР оказалась довольно эффективной. Вспомним,

что окончательный крах советской экономики, а затем и власти, наступил после заявления Рейгана о начале разработки программы «Звездных войн».

«Звездными войнами» в Америке сразу же назвали Стратегическую оборонную инициативу (СОИ), потому что тогда в кинотеатрах уже были показаны многие серии фантастической эпопеи Джорджа Лукаса с аналогичным названием. Программа предполагала огромные затраты на создание военных спутников, оснащенных фантастическим лазерным оружием с ядерной накачкой. Это значит вот что: в космосе летает страшный военный спутник, на борту которого установлен сверхмощный лазер рентгеновского (или инфракрасного) диапазона. А на земле или под водой находится советская ракета с ядерной боеголовкой. Тревога! Шахта открывается, ракета начинает из нее высываться, но в космосе взрывается ядерный заряд и его энергией накачивается рентгеновский лазер, который тут же выстреливает по этой незадачливой ракете. Не очень красиво, потому что ранее уже договорились не размещать в космосе ядерное оружие, но теоретически эффективно. Однако из-за невероятных и очевидных сложностей программа была фактически закрыта еще до распада СССР, но свою задачу по этому распаду выполнила.

Понимание состояния советской военной промышленности произошло и значительно ранее. В 1976 году летчик Виктор Беленко угнал в Японию суперсовременный МиГ-25 и запросил политического убежища в США. Несмотря на настойчивые требования СССР вернуть самолет без его изучения, машина была тщательно осмотрена японцами, а затем и американцами. По слухам, в результате было выяснено, что наш замечательный (действительно весьма маневренный и быстрый) истребитель якобы был оснащен электроникой на... лампах, а если и были кое-какие транзисторы, то западного производства, купленные через Тайвань в обход американского эмбарго. Говорили даже, что на самолете не было катапульты для спасения летчика, но это все-таки неправда.

В любом случае самолет, из-за которого в Америке поднялся шум, по своему оборудованию оказался близок, образно говоря, скорее к граммофону, чем к транзисторному приемнику. Хотя некоторые компоненты МиГ-25, например топливные, были даже интереснее, чем у американского разведчика SR-71, а это тогда был единственный в мире самолет, имевший похожие летные характеристики.

Справедливости ради скажем, что последующие модели наших МиГов уже были намного лучше и сейчас реально конкурируют с французскими и американскими вертолетами военного применения.

Глава 13

ЧЕТВЕРТАЯ ВОЙНА

Эта война происходила в течение восемнадцати лет во Вьетнаме — с 1957 по 1975 год, однако активное участие американских войск в ней началось только в 1965 году. Американским войскам не удалось в свое время справиться с вьетнамскими партизанами, несмотря на участие в боевых действиях на Индокитайском полуострове вертолетов различных компаний, в том числе Игоря Сикорского. Однако присутствие во Вьетнаме винтокрылых машин с индексом «S» в современной России обычно не афишируется биографами Игоря Ивановича, поскольку вьетнамская война до сих пор считается «справедливой борьбой вьетнамского народа против американских оккупантов», а уважение к «нашему соотечественнику» Сикорскому все время только растет. К тому же Вьетнаму в те годы активно помогал Советский Союз, затратив на это огромные средства.

Эта война была выиграна северными вьетнамцами, но в ней были «победители» и с американской стороны — вертолеты Сикорского. Вьетнамская война была уже четвертой, в которой машины Игоря Сикорского показали себя с лучшей стороны. В годы Первой мировой войны это были уникальные, огромные и тяжелые самолеты «Илья Муромец», во Второй мировой войне уже активно использовались вертолеты Игоря Ивановича, а в корейскую войну на винтокрылые машины Сикорского просто молились раненые американские солдаты и сбитые над территорией противника летчики, поэтому армейское командование требовало от правительства присылать как можно больше вертолетов великого конструктора.

Вьетнамская война

После Второй мировой войны во Вьетнаме, находившемся под французским колониальным управлением, началась партизанская война за независимость. Партизанами командовали коммунисты, которым постепенно удалось принудить Францию к заключению мира, результатом которого стало образование двух государств: коммунистической Демократической Республики Вьетнам — на севере и

антикоммунистической Республики Вьетнам — на юге. Между ними по 17-й параллели проходила демаркационная линия, в сущности — государственная граница. Ситуация была почти аналогична корейской.

Однако коммунисты развернули в Южном Вьетнаме партизанскую войну — не совсем вообще-то партизанскую, поскольку в ней участвовали регулярные вооруженные силы северян, просочившихся в Южный Вьетнам через джунгли и по подземным ходам. Через шесть лет после заключения перемирия, в 1960 году, правительство США направило туда около тысячи военных советников. В 1965 году на юг были отправлены уже регулярные вооруженные силы США.

Многочисленными зенитно-ракетными противосамолетными комплексами во Вьетнаме управляли расчеты советских военнослужащих. На советских МиГах летали и советские летчики, принимая участие в боях с американской авиацией, что официально (и бессмысленно) отрицается даже сейчас. По этому поводу была даже сочинена смешная песенка о том, как пленному американскому летчику объясняют, что «сбил тебя наш летчик Ли Си Цын» — то есть Лисицын.

Эта война, как и предыдущая корейская, была продолжительной и жестокой. Фронта в европейском понимании этого слова во Вьетнаме не было, партизаны прятались в джунглях и внезапно нападали на посты американцев. Американцы бомбили столицу Северного Вьетнама — древний город Ханой, а северные вьетнамцы много раз организовывали террористические акты в столице Южного Вьетнама — не менее древнем Сайгоне.

Однако победили американцев и правительство Южного Вьетнама не совсем коммунисты, а в огромной степени сами американцы, точнее, антивоенно настроенная американская общественность. Например, известная американская актриса Джейн Фонда ездила в Северный Вьетнам, фотографировалась рядом с зенитками, стрелявшими по американским же самолетам (!), и вообще проявляла бурную любовь к вьетнамским коммунистам. И в 1973 году Америка вывела свои войска из Вьетнама.

Сейчас объединенный Вьетнам представляет собой конструкцию из управляемой коммунистами государственной структуры и более или менее рыночной экономики. Активно развивается туризм, лучшими и самыми желанными туристами считаются американцы (!) и русские. Некоторые из русских туристов приезжают посмотреть на места расположения советских ракетно-зенитных комплексов, которыми они когда-то командовали. Некоторые американцы приезжают посмотреть на места боев, в которых они принимали участие и с которых их ранеными вывозили вертолеты

Игоря Сикорского. Считается, что в ходе войны погибло более пятидесяти тысяч американцев, а более чем из трехсот тысяч раненых американских военнослужащих больше половины было эвакуировано в госпитали вертолетами Игоря Сикорского и фирмы «Bell».

Это именно так, потому что в основном во Вьетнаме американская армия использовала все-таки вертолеты не фирмы «Sikorsky Aircraft», а компании «Bell Helicopter Textron», выпустившей весьма удачный вертолет «Белл 47». Именно эти вертолеты фигурировали во время знаменитой вертолетной атаки под музыку из оперы «Полет валькирий» Рихарда Вагнера в фильме Фрэнсиса Копполы «Апокалипсис сегодня». Атаку у нас иногда приписывают вертолетам Сикорского, но это грубая ошибка.

Однако вертолеты Сикорского также немало и весьма удачно использовались в этой войне. Например, с 1962 года на вооружение Корпуса морской пехоты стали поступать десантно-штурмовые S-58 под наименованием UH-34D Seahorse («Морской конек»), которые были выбраны командованием вместо показавших себя не с лучшей стороны вертолетов Пясецкого H-21.

362-й эскадрон морских пехотинцев стал первым американским подразделением, введенным во Вьетнам вертолетами UH-34D. За первые четыре месяца боев эскадрон совершил более пятнадцати тысяч боевых вылетов, десантировал 25 тысяч солдат и перевез 60 тысяч пассажиров.

Без UH-34D не обходилась ни одна боевая операция. Они использовались для высадки тактических десантов и разведывательно-диверсионных групп, разведки, связи и наблюдения, снабжения отдаленных и окруженных гарнизонов, эвакуации больных и раненых, поиска и спасения экипажей сбитых самолетов и вертолетов, эвакуации военнослужащих и гражданских лиц и поврежденной техники, обучения экипажей. «Морские коньки» применялись в разведывательно-наблюдательных эскадронах, 30 вертолетов UH-34D были переданы из Корпуса морской пехоты в специальные части ЦРУ и в военную разведку, и не менее семидесяти «коньков» морская пехота США передала в эскадроны ВВС Южного Вьетнама.

Вертолет S-58 зарекомендовал себя как значительно более надежная и малоуязвимая машина, чем все другие винтокрылые аппараты, применявшиеся в начальной стадии войны во Вьетнаме. Об их живучести ходили легенды, чему вертолеты Игоря Сикорского были обязаны сообразительности армейских инженеров, которые быстро убедились в необходимости дополнительного вооружения и бронирования своих S-58. Крупнокалиберные пулеметы и пулеметы обычного калибра начали

устанавливать на турелях в дверных и оконных проемах, а также неподвижно на консолях по бокам фюзеляжа. Потом на этих вертолетах начали использовать и неуправляемые реактивные снаряды.

Не очень понятно, почему американское командование все же предпочитало заказывать и использовать во Вьетнаме вертолеты компании «Bell», хотя можно предположить, что дело в лучшей маркетинговой политике этой компании и умелой рекламе. Косвенным образом на это повлиял и уход самого Игоря Ивановича в 1957 году на пенсию. Надо подчеркнуть, что Сикорский никогда не был полновластным хозяином фирмы «Sikorsky Aircraft», носящей его имя. Он был в большей степени ее генеральным конструктором, то есть обычным служащим, хотя и высочайшего ранга. А саму компанию в 1929 году купил большой холдинг. Сегодня он называется «United Technologies». Это очень крупная фирма, включающая целый ряд мощных предприятий, например «Pratt & Whitney», где выпускаются авиационные двигатели и турбины, компанию «Carrier», производящую холодильники и кондиционеры воздуха, хорошо известную в России своими лифтами компанию «Otis» и саму «Sikorsky Aircraft»^[25].

Разумеется, Сикорский отошел тогда лишь от активной конструкторской работы, от неизбежной административной рутины и остался советником руководства. Как и ранее, без него не принималось ни одного важного решения, да и как могло быть иначе, ведь фирма достигла такого объема производства, что занимала первое место по производству вертолетов в мире — тогда меньше вертолетов выпускал даже весь Советский Союз. При этом одна из разработок Сикорского, которую он задумал еще довольно давно, вообще была реализована, когда Игорь Иванович уже вышел на пенсию. Это был вертолет-кран, который он спроектировал в своем домашнем кабинете.

Вертолет-кран был предназначен в первую очередь для перевозки негабаритных грузов на внешнем подвесе. Используется также для некоторых строительно-монтажных работ. Идея создания вертолетов-кранов без грузовой кабины родилась еще в 40-е годы прошлого века. А первый серийный грузовой вертолет FA-223 появился в Германии еще в 1930-е годы. Этот вертолет уверенно перевозил на внешней подвеске пушки, части мостов, ракет Фау-2 и другие крупногабаритные грузы, не вмещающиеся в кабину (кабина все-таки была), — мы об этом уже говорили.

За основу конструкции Сикорский взял свой тяжелый транспортный вертолет S-56, так что для новой машины были использованы хорошо

показавшие себя и отработанные несущий и рулевой винты, трансмиссия и двигатель. Финансировал работу ВМФ США. К тому времени уже были построены три американских вертолета-крана — «Хьюз ХН-17», «Мак-Доннелл-120» и «Омега SB-12», но все они имели различные недостатки, например, слишком малую грузоподъемность — не более полутора тонн.

Новый вертолет Сикорского S-60, получивший название «Skycrane» («Небесный кран»), был испытан уже в 1959 году. Известная и ранее способность вертолетов перевозить грузы на внешней подвеске, что недоступно для самолета, и породила идею создания вертолета-крана. Этот вертолет отличался отсутствием грузовой кабины, а это означало, что конструкция становилась значительно проще и легче. Кроме того, вертолету-крану чаще всего не нужен большой запас топлива, поскольку перевозить грузы обычно надо на небольшие расстояния и не слишком высоко над землей. Поэтому грузоподъемность могла увеличиться на 10–20 процентов по сравнению с обычными фюзеляжными вертолетами. Это немного, но ведь и перевозить-то надо было в первую очередь не тяжелые, а негабаритные грузы. Краны возили сложные мостовые конструкции, радиомачты, секции нефтеперегонных колонн. Известна забавная фотография одного излетающих кранов Сикорского, перевозящего другой, неисправный вертолет, — и тоже конструкции Сикорского!

Г. И. Катышев и В. Р. Михеев в своей книге «Крылья Сикорского» так описывают «Небесный кран» Игоря Ивановича: «Фюзеляж S-60 представлял собой длинную тонкую балку... в центре которой под несущим винтом находилась гидравлическая грузовая лебедка. Кроме того, фюзеляж и шасси оборудовали захватами для крепления грузов и контейнеров прямо под фюзеляжем. Спереди балки-фюзеляжа находилась кабина пилотов с застекленной задней стенкой для наблюдения за погрузкой и разгрузкой. Основное шасси сохранилось... как и на S-56, но стало неубирающимся. Во время испытаний и демонстраций S-60 транспортировал до 5,5 тонны груза, контейнер весом 770 килограммов, предназначенный для перевозки 20 человек, а также буксировал по земле бульдозер весом 13,4 тонны, легкий танк и минный трал длиной 180 метров. Кстати, в 1960 году он стал первым вертолетом флота, оснащенным полноценным тралом. Кран перевозил секцию моста длиной 19 метров и весом около 4 тонн, цистерны с 500 литрами топлива и с водой, разгружал корабли на рейде, таскал тактическую ракету «Онест Джон» и многое другое».

Однако заказчика не удовлетворила грузоподъемность вертолета — 5,5 тонны, хотя в эту величину «вписывался» даже легкий танк, не говоря уже

о стандартном контейнере, внутри которого можно было поместить походный госпиталь или скамьи для транспортировки двух десятков десантников. Но в принципе S-60 подтвердил перспективность воздушных кранов, и военные продолжили финансирование разработок Игоря Сикорского.

В соответствии с требованиями заказчика Игорь Иванович решил увеличить грузоподъемность и некоторые другие характеристики нового вертолета-крана, получившего обозначение S-64 (СН-54). Вертолет имел два газотурбинных двигателя и шесть металлических лопастей, а в контейнере для перевозки десантников уже могли разместиться до шестидесяти вооруженных солдат. Этот вертолет-кран мог поднять до 15 тонн груза, успешно прошел испытания и использовался во время войны во Вьетнаме, причем в данном случае у Сикорского не оказалось конкурентов. «Небесный кран» S-64 использовался для решения не только военных, но и гражданских задач, в основном при сборке различных высотных объектов именно как строительный кран.

Отметим еще одно даже не изобретение, а точнее, открытие Сикорского в совершенно другой области — спорте. Самом что ни на есть американском виде спорта — бейсболе, совершенно чуждом европейцу Игорю Ивановичу. На протяжении более столетия поклонники бейсбола обсуждали вопрос о том, является ли «кривая полета мяча на самом деле кривой». Лишь изредка проводились объективные научные исследования с целью проверки, действительно ли это кривая, что хорошо видно на глаз.

Игорь Сикорский заинтересовался этим вопросом после телефонного звонка от Лорен Лайман из «United Aircraft», которая за обедом с неким Уолтером Неффом обсуждала вопрос о траектории полета бейсбольного мяча.

На фирме Игоря Сикорского была аэродинамическая труба. Он созвал своих инженеров и рассказал им о проблеме следующим образом: «В этом случае мы имеем твердое сферическое тело, быстро движущееся в пространстве и вращающееся в вертикальной оси. Вы видите это? Наша цель состоит в том, чтобы мяч ускользнул от человека с бейсбольной битой».

С научной точки зрения ему было ясно, что поданный мяч, летящий по изогнутой траектории, является примером аэродинамического воздействия на обычный объект. На него действует сила, которая заставляет вращающийся шар лететь по кривой. Это называется эффектом Магнуса — физического явления, возникающего при обтекании вращающегося тела потоком жидкости или газа. Иначе это явление как раз и называют

эффектом закрученного мяча.

Первая задача Сикорского состояла в том, чтобы определить, сколько оборотов питчер (игрок защищающейся команды, подающий мяч) может придать бейсбольному мячу на нормальном расстоянии от бейсбольной горки до базы. Все его инженеры были поклонниками бейсбола и обрадовались возможности внести свой вклад в науку об этой игре, но в свободное от работы время. Тщательные исследования были проведены с использованием ускоренной фотосъемки процесса одной подачи. Изучение изменений положения бейсбольного мяча от кадра к кадру показало, что скорость вращения составляла около пяти оборотов на бросок, или около шестисот оборотов в минуту.

Следующая проблема состояла в том, чтобы определить, может ли это вращение заставить траекторию полета бейсбольного мяча изогнуться. Испытания проводились в вертикальной аэродинамической трубе Игоря Сикорского во время очередного перерыва между летными испытаниями моделей воздушного судна.

Поскольку по правилам Большой лиги бейсбола фаст-бол — прямая подача, при которой упор делается на скорость полета мяча и которая является наиболее распространенной подачей, — был официально установлен на скорости 98,6 мили в час, то скорость движения воздуха в аэродинамической трубе варьировалась от 80 до 110 миль в час.

Используя официальные бейсбольные мячи Национальной и Американской лиги, которые идентичны, Сикорский наколот бейсбольные мячи на тонкие стержни и вращал их между нулем и 1200 оборотами в минуту. Изменялись направление и сила давления, оказываемого на бейсбольные мячи.

Сикорский выяснил, что бейсбольный мяч закручивается и действительно летит по устойчивой дуге, а не по прямой линии, а затем траектория резко изменяется. Отбивающему игроку кажется, что мяч летит по строгой прямой большую часть своего пути, а затем траектория внезапно и резко изменяется около базы. Но это всего лишь оптическая иллюзия.

Эти результаты Сикорский опубликовал и заслужил большую благодарность спортсменов, которые теперь точно знали, как и с какой силой бить по мячу.

Глава 14

ПОСЛЕДНИЕ МАШИНЫ

Сикорский продолжать проектировать или, по крайней мере, руководить проектированием до конца жизни. За эти годы были созданы вертолеты «S-61 Sea King» («Морской король») и S-62, в том числе в варианте амфибии. Вертолет S-61 изначально проектировался как противолодочная машина, причем речь шла не только о поиске, но и непосредственно об уничтожении противника. Для этого на вертолете была предусмотрена установка для сбрасывания четырех акустических самонаводящихся торпед. Вместо торпед можно было использовать и глубинные бомбы, а обнаружение подлодок производилось, как и ранее, с помощью сонаров.

Вертолет мог базироваться на кораблях, при этом его и пятилопастный несущий винт, и хвостовой могли складываться для уменьшения занимаемого на палубе корабля места. Благодаря корпусу-лодке «Морской король» был способен взлетать с воды.

Доказательством высокой надежности этого вертолета и возможности его многоцелевого использования стало приобретение отрядом сопровождения президента США восьми вертолетов в модификации S-61V. Из исходного противолодочного вертолета-амфибии среднего размера «S-61SH-3D» получился отличный десантно-транспортный S-61R, способный перевозить два армейских джипа или более двух десятков десантников.

Несколько позже вертолет был переделан в поисковоспасательный, чрезвычайно успешно использовавшийся во Вьетнаме. С помощью этого вертолета удавалось также решать широкий спектр коммерческих задач, машина была приспособлена для гражданских пассажирских перевозок и использования в самых разных отраслях промышленности.

На другой модификации «Морского короля» с индексом HH-3E конструкторы фирмы, не без подсказки самого Сикорского, установили систему дозаправки с земли топливом неподвижно висящего над ней вертолета, а потом и системой дозаправки не с земли, а в воздухе. Дозаправка осуществлялась с «летающих танкеров» — самолетов фирмы «Lockheed», для чего на вертолете HH-3E была установлена телескопическая штанга топливоприемника. Если передача топлива с одного самолета на другой была впервые произведена в 1917 году

английскими авиаторами ВМФ, то установить время первой такой операции по схеме «самолет — вертолет» не удастся: различные источники приводят самые разные даты, к тому же сами события строго засекречены.

Зато известно, что первым вертолетом, который в 1957 году осуществил беспосадочный трансконтинентальный перелет с западного побережья США (из Сан-Диего) на восток (в Вашингтон) при четырех дозаправках в воздухе, был вертолет Н-21С конструкторской фирмы Пясецкого. А первый беспосадочный перелет вертолета через Атлантический океан, при девяти дозаправках в воздухе, совершил в 1967 году тот же вертолет НН-3Е фирмы Сикорского, стартовав в Нью-Йорке и приземлившись в Ле Бурже под Парижем. Дальность полета была весьма впечатляющей — почти семь тысяч километров. Вертолет Пясецкого в том же 1957 году пролетел вдвое меньшее расстояние.

Тем не менее фирма Пясецкого, которая в те годы называлась «Boeing Vertol», оставалась главным конкурентом компании «Sikorsky Aircraft», прежде всего в области создания тяжелых вертолетов. В 1961 году Франк Пясецкий разработал и запустил в массовое производство тяжелый вертолет «СН-47 Chinook» («Чинук» — порода ездовых собак), который активно использовался во Вьетнаме. «Чинуки» стали незаменимым транспортным средством в условиях южновьетнамских джунглей, гор и болот.

С появлением этих вертолетов у американской армии появилась возможность транспортировать одновременно от тридцати до пятидесяти солдат, а при эвакуации беженцев на последней стадии войны удавалось переправить на безопасную территорию более ста южновьетнамцев, спасавшихся от северовьетнамских войск и местных партизан.

Известны и более экзотические варианты применения «Чинуков», например в рейдах по эвакуации с поля боя подбитой авиатехники. Только за первый год боевых действий они вывезли на внешней подвеске («авоське») более сотни совершивших вынужденные посадки самолетов и вертолетов, а всего за период вьетнамской войны эвакуировали более тысячи различных машин. В любых воспоминаниях о вьетнамской войне действиям этих вертолетов посвящено множество страниц.

Чтобы переломить ситуацию и опередить конкурента, Сикорский предложил заняться конструированием тяжелого вертолета S-65 с использованием значительного числа элементов S-61 и вертолета-крана S-64. При использовании целого ряда почти революционных технических решений на фирме Сикорского был создан вертолет с рекордными грузоподъемностью, скоростью полета и скоростью подъема. В 1968 году

S-65 поднял 13 тонн груза и топлива и практически по всем параметрам опередил «Чинук». Военные закупили более ста новых вертолетов Сикорского, отлично продавались эти машины и в союзных США странах: например, закупленные Израилем S-65 прекрасно проявили себя во время так называемой войны Судного дня.

Война Судного дня, или четвертая арабо-израильская война началась 6 октября 1973 года. В этот день израильтяне отмечали свой самый главный праздник — Йом-Киппур, день покаяния и скорби, день отпущения грехов. Это день самых строгих запретов на большинство видов деятельности, чем и воспользовались арабы. Войска Египта и Сирии одновременно ударили соответственно по восточному берегу Суэцкого канала и по Голанским высотам.

На первом этапе войны египтянам удалось переправиться через Суэцкий канал и продвинуться вглубь Синайского полуострова, а сирийцы — обратим внимание! — *вертолетным* десантом высадились на стратегической горе Хермон и захватили там мощный радар.

На втором этапе войны израильтяне предприняли контрнаступление на Синайском фронте, дошли до Суэцкого канала, навели понтонные мосты, переправились через канал и перебросили танковые подразделения вглубь египетской территории. На момент окончания войны (25 октября) эти танки находились в 100 километрах от Каира. В Египте царила паника. На Голанском фронте израильтяне разгромили сирийцев и оказались на расстоянии 40 километров от Дамаска.

После переговоров генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Брежнева и президента США Ричарда Никсона, проводившихся через советника по национальной безопасности Генри Киссинджера, боевые действия были прекращены. Израиль пошел на некоторые уступки: отвел войска на 32 километра от канала и вернул Сирии часть территории Голанских высот, на которых размещались миротворцы ООН. Для данной книги важно, что у израильтян было тогда 84 вертолета, преимущественно производства Сикорского, а у арабов — около двухсот, в основном советских Ми-8.

Между прочим, советские Ми-8 египетской и сирийской армий принимали участие в сражениях, а не только во вспомогательных операциях. Многие из них были сбиты ракетами израильтян, но в целом показали себя совсем неплохо, несмотря на пилотирование их не лучшими арабскими пилотами.

По-видимому, последним вертолетом, при разработке конструкции которого участие Сикорского было решающим, стал «S-67 Blackhawk»

(«Черный ястреб»). Фирма «Sikorsky Aircraft» на базе своего проверенного вертолета S-61 быстро разработала проект скоростного вертолета S-67, на котором в 1970 году были установлены мировые рекорды скорости, продержавшиеся более восьми лет.

Проектирование вертолета началось в августе 1969 года (Сикорскому только что исполнилось 80 лет), а первый полет состоялся почти через год — в конце августа 1970-го, причем использование некоторых компонентов предыдущих моделей позволило значительно снизить расходы на проектирование и производство машины.

Главной особенностью вертолета был необычно узкий фюзеляж с тандемной (друг за другом) кабиной для двух человек, благодаря чему значительно снизилось сопротивление воздуха. Появилась электрическая система противодействия обледенению, а также был установлен гаситель вибрации системы Сикорского. Экспериментальный боевой S-67 имел более мощные газотурбинные двигатели, такую же, как у S-61, силовую установку и такой же несущий винт с пятью лопастями.

У вертолета имелось также крыло размахом более восьми метров, поспособствовавшее увеличению маневренности вертолета при высоких скоростях. Главные опоры шасси убирались в боковые обтекатели. Вооружение вертолета состояло из 30-миллиметровой пушки на автоматической турели, 16 противотанковых управляемых снарядов или неуправляемых ракет, а также из двух управляемых ракет «воздух — воздух» с инфракрасной головкой наведения «Sidewinder» («Боковой удар»). На двух экспериментальных вертолетах в конце 1970 года был установлен мировой рекорд скорости — 350 километров в час. В последующих испытаниях при планировании вертолет достиг скорости 407 километров в час, на нем демонстрировалось выполнение фигур высшего пилотажа, в том числе «петли Нестерова». Движение вертолета при выполнении петли производилось по окружности радиусом всего 125 метров, что приводило к серьезным перегрузкам.

Несмотря на значительные размеры и развиваемую скорость, этот вертолет оказался очень устойчивым и маневренным. Как транспортно-десантный (с переделанным салоном) вертолет «Блэкхок» мог перевозить до пятнадцати солдат в полном вооружении в задней части салона на втором ярусе, а на первом располагались боеприпасы и топливо. В качестве спасательного вертолета дальнего действия, с установленными на крыльях дополнительными баками, этот вертолет мог летать на дальность до тысячи километров и спасти еще шесть человек.

Но несмотря на высокие лётно-технические характеристики S-67 в

серию не пошел. Американские военные сочли вертолет слишком громоздким для выполнения ударных операций, а его способность перевозить десантников оказалась не востребуемой. Просто американская армия после Вьетнама и так обладала огромным флотом легких транспортно-десантных вертолетов производства компании «Bell», спроектированных талантливым конструктором Артуром Янгом.

После неудачи в Америке руководство фирмы Сикорского решило завоевать рынки Западной Европы и Ближнего Востока. Во время показательных полетов вертолет S-67 «Blackhawk» выполнял не слишком привычные для вертолетов фигуры высшего пилотажа — «бочку» и «петлю Нестерова».

К несчастью, на Международной аэрокосмической выставке в Фарнборо вертолет потерпел катастрофу во время демонстрации «петли Нестерова»: из-за потери мощности, ошибки пилота и неисправности в управлении. Второй пилот погиб сразу, первый скончался через неделю в госпитале. Машина развалилась, похоронив под своими обломками все надежды «Sikorsky Aircraft» на заграничные заказы этого вертолета.

Но другие-то вертолеты продолжали работать, и чрезвычайно эффективно! Сейчас мы приведем письмо Игоря Сикорского Джерому Ледереру из Фонда безопасности полетов. Это последнее письмо, продиктованное и подписанное Игорем Сикорским на не родном для него английском (в переводе Л. С. Образцовой):

«Г-ну Джерому Ледереру
Фонд безопасности полетов, Инк.
1800 N. Kent Street
Arlington, Virginia 22209

Дорогой господин Дж. Ледерер!

Примите мою искреннюю благодарность за письмо, в котором Вы описываете проводившиеся при участии вертолетов спасательные работы в Сан-Паулу.

Ваше письмо мне прочитали (поскольку мое зрение ухудшилось до такой степени, что я больше не могу читать), и я нашел его чрезвычайно интересным.

Я всегда считал, что вертолеты станут выдающимся транспортным средством и будут использоваться для проведения разнообразных спасательных операций. И сейчас, на склоне лет, я с большим удовлетворением узнал, что мои предположения оказались верны.

Я был рад получить от Вас сообщение и благодарю Вас за эту информацию.

Примите мои наилучшие пожелания.

С искренним уважением,

И. И. Сикорский».

На следующее утро Игорь Иванович скончался. Это произошло 26 октября 1972 года, ему было 83 года.

Глава 15

СИКОРСКИЙ И РОССИЯ

В этой главе название «Россия» относится в большей степени к другой стране, расположившейся на просторах развалившейся Российской империи, — минус некоторые территории, выделившиеся из этой империи после Октябрьской революции.

Игорь Сикорский умер раньше, чем в свою очередь распалось и это государство, однако в новой Российской Федерации и на первой родине Сикорского, то есть на Украине, отлично помнят о выдающемся вкладе этого авиаконструктора в развитие авиации. Сам Игорь Сикорский так и не побывал в этих странах, но его сын Сергей Игоревич неоднократно их посещал. Поэтому будем считать, что здесь мы имеем в виду Россию в широком смысле слова.

Итак, как и было сказано в начале книги, Игорь Иванович Сикорский родился в Российской империи, в главном городе Киевской губернии — Киеве. Никакой Украины тогда не было, это была обычная Россия, Российская империя, разве что значительная часть населения этой губернии, преимущественно на селе, говорила на особом языке, который называли то малороссийским, то украинским, а то вообще за язык не признавали. Игорь Сикорский говорил, разумеется, на русском и, как все образованные интеллигенты того времени, знал еще несколько европейских и мертвых языков. Перебравшись в Америку, он до конца своей жизни уверенно говорил на американском варианте английского языка, правда, так и не сумев избавиться от славянского акцента.

Однако дома, в семье, все говорили исключительно на русском. Сикорский не потерял связи с родным языком и со своей родиной, которая в течение его жизни сменила три названия и как минимум две сущности, из феодально-капиталистической империи превратившись в государственно-коммунистическую страну — СССР. До падения коммунистического режима Игорь Иванович Сикорский не дожил.

В течение той части своей жизни, которую Игорь Сикорский провел в России, он успел стать выдающимся конструктором самолетов, оказавшихся тогда самыми лучшими в мире в классе тяжелых бомбардировщиков, поразив весь мир своими размерами, грузоподъемностью, скоростью и даже неожиданной для таких машин

маневренностью.

Покинув Россию, Игорь Иванович всегда интересовался жизнью в СССР, состоянием его самолетной и вертолетной промышленности, однако в приступах ностальгии замечен не был. Его первыми сотрудниками были эмигранты из России, он и позже всегда оказывал моральную и материальную помощь русской диаспоре в США и Европе, различным общественным и политическим организациям эмиграции. Игорь Сикорский немало сделал для пропаганды достижений русской науки и культуры, был членом правления Толстовского фонда, Общества русской культуры.

По свидетельству его сыновей, в доме Игоря Ивановича и Елизаветы (Элизабет) Семион все было буквально пропитано Россией, за обедом отец и мать могли долго обсуждать романы Достоевского и поэму «Евгений Онегин» Пушкина. Кстати, когда такие обеды происходили в присутствии важных людей, он просил Елизавету Алексеевну приготовить русские пирожки, голубцы, блины. На Пасху она делала куличи и сырную пасху, о ее кулинарных способностях восторженно отзывался Мстислав Ростропович, который встречался с Игорем Ивановичем еще при советской власти (Ростропович покинул СССР в 1974 году).

Свою жену он называл Лилечкой и очень забавно мучил ее сравнительными характеристиками автомобилей, когда собирался какой-либо из них покупать. То ему двигатель был слабоват, то внешний вид не устраивал. В конце концов он стал ездить не на американской, а на европейской машине — немецком «фольксвагене».

Игорь Иванович выступал с лекциями и докладами, причем не только на авиационные темы. Будучи глубоко религиозным человеком, активно участвовал в становлении и развитии Русской православной церкви в США.

В Советском Союзе Сикорский никогда не был, однако на авиасалонах в Ле Бурже встречался и, вероятнее всего, обсуждал общие проблемы с советскими авиаконструкторами Михаилом Милем и Николаем Камовым. Любопытны истории взаимоотношений Сикорского и Андрея Туполева, который родился на год раньше Игоря Ивановича, был знаком с ним и также стал авиаконструктором. Мы об этом еще расскажем, но сейчас посмотрим, как к Игорю Ивановичу и его отцу Ивану Алексеевичу Сикорскому относилась Россия в разные времена ее существования.

Кое-что мы уже рассказывали, но для полноты картины приведем выдержки из словарных статей энциклопедий, вышедших во всех трех государствах России в XX–XXI веках — в Российской империи, СССР и Российской Федерации.

В Энциклопедическом словаре Ф. А. Брокгауза и Е. А. Ефрона, вышедшем в 1909 году, есть статья только об Иване Алексеевиче Сикорском. Хотя первый вертолет его сына уже был построен, взлетать с пилотом он не мог и поэтому никого не удивил, а до знаменитых самолетов было еще далеко. Об участии И. А. Сикорского в процессе Бейлиса редакция предпочла умолчать из уважения к его реальным достижениям в психиатрии и педагогике, ограничившись перечислением его научных статей.

В первом издании Большой советской энциклопедии, вышедшем в 1945 году под редакцией К. Е. Ворошилова, А. Я. Вышинского, П. И. Лебедева-Полянского, А. Лозовского и других, никаких упоминаний ни об Игоре Сикорском, ни о его отце нет. Это понятно: отец — дворянин, антисемит и русский националист, сын — эмигрант и антисоветчик. (Отметим, что А. Лозовский в 1953 году был осужден и казнен по сфабрикованному делу Еврейского антифашистского комитета.)

Во втором издании этой энциклопедии, вышедшем в 1956 году, также нет упоминаний о И. А. Сикорском, зато уже есть развернутая статья об Игоре Сикорском, в которой рассказано о его успехах в самолето-и вертолетостроении до революции, указано, что он эмигрировал в Америку и стал «совладельцем самолетостроительной фирмы «Уэстленд-Сикорский», а с 1939 года перешел на конструирование вертолетов однороторной схемы».

Как видим, никакой Игорь Сикорский здесь не антисоветчик, а всего лишь эмигрант, то есть ничего страшного, его ни в чем не упрекают. Просто «известный» авиаконструктор. Безоценочно изложены только факты, хотя и с некоторыми ошибками: Игорь Сикорский не был совладельцем английской компании «Westland»: просто компания «Sikorsky Aircraft» приобрела пакет акций этой компании.

В последующем издании энциклопедии, вышедшем в СССР в 1976 году, И. А. Сикорский не упоминается по вполне понятным причинам, зато статья об Игоре Сикорском дана с нейтральными и даже положительными характеристиками: он «первым начал строить турбинные вертолеты, вертолеты-амфибии с убирающимися шасси и «летающие краны». На вертолетах Сикорского были впервые совершены перелеты через Атлантический (S-61; 1967) и Тихий (S-65; 1970) океаны (с дозаправкой в воздухе). С 1939 года перешел на конструирование вертолетов одновинтовой схемы, получивших широкое распространение; наиболее удачными из них признаны S-51, S-55, S-56, S-61, S-64hS-65».

И наконец, в Большой российской энциклопедии, вышедшей уже в

XXI веке в Российской Федерации, приведены статьи и об Иване Алексеевиче, и об Игоре Ивановиче Сикорских. Ивану Алексеевичу новая российская власть «простила» его дворянское происхождение и монархизм, однако — и это симптоматично для современной России — о деле Бейлиса в энциклопедии сказано настолько обтекаемо, что читатель так и не узнает самого главного: Иван Сикорский был не только теоретическим и практикующим психиатром, но и видным антисемитом.

А уж про Игора Ивановича Сикорского в этой энциклопедии написано так много и так благожелательно, что совершенно ясно: это наша гордость. И не важно, что он две трети своей жизни прожил за границей. Указаны все его удачные самолеты и вертолеты, установленные на них рекорды скорости и грузоподъемности, описаны все призы, награды и премии Игора Сикорского.

Зато об эмиграции Сикорского сказано сухо и спокойно: «...в 1918 году Сикорский уехал за границу, работал конструктором во Франции, затем с 1919-го — в США. В эмиграции возглавлял Толстовское и Пушкинское общества, занимался философией и богословием, а также принимал участие в деятельности монархического движения». Как видим, в сегодняшней России считается, что Сикорский даже не эмигрировал, а просто уехал за границу.

Надеюсь, читатель увидел, как менялось отношение к Игорю Ивановичу в зависимости от политических представлений властей преобладающих.

Глава 16

ДРУГИЕ КОНСТРУКТОРЫ И СХЕМЫ

Поговорим о конкурентах Сикорского, прежде всего из России, его первой родины. Наиболее интересны авиаконструкторы, выпускавшие вертолеты — самые известные летательные аппараты, которыми занимался Игорь Иванович во второй период своей деятельности в качестве авиаконструктора. Но сначала все-таки расскажем о нашем знаменитом самолетостроителе Андрее Туполеве, с которым Сикорский был знаком и неоднократно встречался, причем не только в Европе на авиасалонах, но и в Америке, на своей фирме.

Знаменитый советский авиаконструктор Андрей Туполев родился в 1888 году, учился в будущей «Бауман-ке», в 1918 году начал работать в ЦАГИ, где в 1925 году создал цельнометаллический (из алюминиевого сплава) двухмоторный бомбардировщик ТБ-1. В 1937 году он был приговорен к пятнадцати годам заключения за «вредительство и передачу чертежей советских самолетов за границу» — как будто тогда в СССР строили самолеты, которые могли бы заинтересовать иностранцев! Все было ровно наоборот: во время своей командировки в США Туполев купил лицензию на современный тогда DC-3 фирмы «Дуглас».

Однако Туполев отделался «легко»: все годы заключения он работал в закрытом конструкторском бюро НКВД, где условия существенно отличались от обычного советского концлагеря. Александр Солженицын пишет в «Круге первом», что в этих шарашках был в неограниченном количестве «хлеб на столах» — невиданное в лагерях дело, где заключенные умирали от голода и непосильной работы.

Но уже летом 1941 года, вскоре после начала войны и тяжелейшего положения на фронте, его выпустили из шарашки: в такое трагическое время требовались дельные конструкторы, и они могли работать намного лучше в нерабских условиях. Однако отметим, что полностью реабилитировали Туполева только в 1955 году, после смерти Сталина.

Туполев сконструировал огромное количество военных и гражданских самолетов, например первый советский реактивный пассажирский самолет Ту-104. При всем уважении к действительно серьезным достижениям КБ Туполева, приходится признать, что его самый знаменитый сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144 был все-таки в значительной степени во

многим скопирован с европейского «Конкорда» («Согласие», совместное детище Англии и Франции). За попытку вывезти документацию о «Конкорде» из Франции был даже выслан советский шпион. Трудно сказать, насколько эти документы приблизили дату первого испытательного полета Ту-144, но это произошло действительно на два месяца раньше, чем у «Конкорда». Более того, «Конкорд» начал регулярные пассажирские полеты только в 1976 году, а наш Ту-144 еще в 1975-м, правда, перевозил он только грузы. Однако работа над созданием англо-французского детища началась в 1962 году, проект широко обсуждался на конференциях и авиасалонах и был хорошо известен советским авиаконструкторам.

Работа над будущим советским сверхзвуковым пассажирским самолетом была поручена ОКБ Туполева, который в 1965 году представил первоначальный проект, поразительно схожий с «Конкордом». Конечно, Ту-144 имел некоторые отличия от европейского самолета, но все-таки основная (теоретическая) работа была уже проделана английскими и французскими компаниями.

Однако летать советскому Ту-144 было почти некуда. На международные трассы самолет так и не вышел, летал в Алма-Ату и изредка в Хабаровск. А «Конкорд» был создан прежде всего для перелетов через Атлантический океан из Европы в Америку (и обратно) и налетал почти 240 тысяч часов за 27 лет своей эксплуатации. А наш Ту-144 налетал всего 4,3 тысячи часов, после чего был снят с эксплуатации.

Впрочем, отказ от этих двух, безусловно красивых и удивительных самолетов был связан с невероятным расходом топлива, высокой стоимостью билетов и проблемами с техническим обслуживанием. Крах проекта Ту-144 был связан еще и с трагической катастрофой самолета на авиационной выставке в Ле Бурже и несколькими последующими авариями. В Ле Бурже погибли все шесть членов экипажа и восемь человек — на земле.

Справедливости ради скажем, что и с «Конкордом» в 2000 году произошла катастрофа под Парижем. Погибли 113 человек: пассажиры, члены экипажа и клиенты отеля, на который рухнул самолет.

Советская пропаганда сделала из нашего знаменитого авиаконструктора просто-таки легендарную фигуру, причем сравнение этих корифеев авиации иногда доходило до комизма. Например, в одном из эпизодов фильма «Поэма о крыльях», снятого режиссером Даниилом Храбровицким в 1979 году, юный Туполев обучает Сикорского азам авиаконструирования.

Итак, в одном из своих интервью сын Игоря Ивановича, тоже авиатор

и впоследствии даже вице-президент компании «Sikorsky Aircraft» Сергей Игоревич Сикорский (о нем мы еще поговорим подробнее), посмеивается над рассказом о том, как Игорь Иванович Сикорский якобы обсуждал с Сергеем Рахманиновым горестную историю о засохшей под американским окном березке, посаженной знаменитым композитором. Сын говорит, что отец лишь усмехнулся бы, услышав о подобном проявлении ностальгических чувств этих двух великих выходцев из России.

И еще о ностальгии. Мы уже говорили, что вряд ли Игорь Сикорский из ностальгических соображений имел непосредственные контакты с Россией в смысле передачи чертежей своих самолетов или вертолетов. Хотя не исключено, что кто-то из его сотрудников, а среди русских эмигрантов было множество промышленных и политических шпионов НКВД, вполне мог на это пойти. Кроме того, западные конструкторы спокойно делились своими достижениями с «надеждой человечества», как леволиберальные круги западной интеллигенции называли СССР. Известно множество примеров, как американские и особенно европейские физики передавали секреты создания ядерного оружия СССР, что позволило Сталину довольно быстро создать атомную бомбу в голодной и нищей стране.

Но у Сикорского не было необходимости тайно передавать чертежи своих самолетов в страну большевиков. Известно, что еще в 1930-е годы фирма «United Technologies», в которую входила компания Сикорского, совершенно легально продала СССР чертежи и две летающие лодки S-43. Произошло это через советскую компанию «Амторг» и без всякого сопротивления со стороны американского правительства. Гидропланы морем были доставлены в Севастополь, в 1937 году испытывались полярными летчиками Сигизмундом Леваневским и Алексеем Грацианским, а потом долго работали на Крайнем Севере.

Мы не знаем, обсуждал ли свои гениальные идеи Сикорский с советскими конструкторами на тех же встречах в Ле Бурже, но уверены, что никакой конструктор не сможет удержаться от демонстрации своих достижений коллегам. Впрочем, и наши подозрения о возможных непосредственных сношениях самого Сикорского или его сотрудников с соответствующими органами советской страны не лишены оснований. Теория ИОС — «идеи общей судьбы» Василия Аксенова из его романа «Остров Крым» — не такое уж литературное построение, так что всё может быть. Недаром многие советские вертолеты — практически копии машин Сикорского. И это не означает недостаток интеллектуальных возможностей советских инженеров, чему есть и одно важное доказательство.

Именно в СССР, а потом и в России были построены и используются

вертолеты по нелюбимой Сикорским схеме — двухвинтовой, с противоположно вращающимися лопастями. Это эффектные вертолеты Ухтомского вертолетного завода конструктора Николаева Камова, и вскоре мы обсудим эту очень необычную ситуацию.

Как уже отмечалось, сам Сикорский СССР никогда не посещал, но вот его сын Сергей Игоревич приезжал на родину отца — и в СССР, и в Российскую Федерацию, и на Украину. В 2000 году он посетил Международные научные чтения, посвященные его отцу. Он уже не работал в компании «Sikorsky Aircraft» в должности вице-президента, но продолжал заниматься рекламой вертолетов этой фирмы, что вполне устраивало хозяев компании, поскольку фамилия Сергея Игоревича говорила сама за себя.

Сотрудник журнала «Огонек» Григорий Каргин взял у него интервью, в котором речь и зашла о сравнении вертолетов одновинтовой схемы Сикорского и вертолетов с двумя несущими винтами. При этом младшего Сикорского окружала целая компания то ли телохранителей, то ли работников секретных служб, причем один из них потребовал от Каргина не делать никаких записей на диктофон и разговаривать с Сергеем Игоревичем не более восьми минут. Прочитываем интервьюера:

«Сикорский в России не первый раз. <...> Он мил и рассказывает, как начинал в Америке его отец. Сначала Игорь Сикорский безуспешно пытался организовать собственное дело с мормонами, которые его обобрали до нитки. В результате молодой эмигрант оказался на улице в потертом костюме с двадцатью долларами в кармане».

Сергей Игоревич большой выдумщик. Откуда он взял эту историю с мормонами, мы не знаем, но никаких сведений о встрече его отца с многоженцами-мормонами нигде найти не удалось. Затем Сергей Игоревич повторил старую байку о том, как Рахманинов на своем концерте вынул из кармана пять тысяч долларов и подарил их Сикорскому.

В этом интервью Григорий Каргин пишет, якобы со слов Сергея Игоревича, что в знаменитой атаке на вьетнамскую деревню из фильма Копполы «Апокалипсис сегодня» участвовали вертолеты Сикорского. Мы уже говорили, что на самом деле это были вертолеты производства компании «Bell». Наверняка это вымысел самого интервьюера, некоторые журналисты частенько готовы печатать непроверенную или просто ошибочную информацию. Где-то что-то слышал и «удачно» вставил в интервью.

А теперь о том самом анекдоте из «Поэмы о крыльях». В другом интервью Сергей Иванович рассказал, что его отец не захотел смотреть

этот кинофильм, в котором описаны взаимоотношения Андрея Туполева и Игоря Сикорского (его играет народный артист СССР Юрий Яковлев). На каком-то авиасалоне во времена еще Российской империи Игорь Сикорский показывает Туполеву модель своего знаменитого «Ильи Муромца», и тот предсказывает, в каком месте произойдет поломка у реального самолета. И точно: хвост отламывается. И как он мог об этом догадаться, спрашивает Сикорский.

На самом деле, конечно, не было никакого гениального предвидения Туполева, да и вообще они встретились впервые только в 1935 году. Вот как историк авиации Максимилиан Саукке цитирует известного авиационщика Ивана Квитко, который побывал вместе с Туполевым в Америке у Сикорского. По его свидетельству, встреча с Игорем Ивановичем была более чем прохладной:

«В установленное время мы приехали. У завода нас встретили и провели в кабинет Сикорского: впереди шел Андрей Николаевич [Туполев]. Сразу после открытия двери мы все остановились и не знали, что делать: в углу за столом сидел Сикорский. Над ним был целый иконостас, и горела лампада. После первого замешательства Туполев переступил порог. За ним вошли наши уважаемые профессора, а за ними и остальные члены комиссии. Сикорский поднялся, поздоровался за руку с Андреем Николаевичем, всем остальным слегка наклонил голову и предложил Туполеву сесть. Мы, все другие члены комиссии, стояли. Наступила пауза.

Через минуту Андрей Николаевич спросил: «Над чем работаете, Игорь Иванович?» Сикорский ответил: «Строим амфибию сорок вторую». На столе стояла модель этого самолета. Его мы хорошо знали по литературе. Дальше Сикорский спросил: «А у вас, Андрей Николаевич, что сейчас в работе?» Туполев также что-то ответил двумя словами. Разговор явно не получался: сразу было видно, что наша комиссия ему навязана сверху и разговаривать с нами он не хотел.

После очередной паузы в комнату вошел чисто одетый, пахнувший дорогими духами, очень красивый, выше среднего роста человек, лет сорока пяти. Обращаясь ко всем, сразу представился: «Шеф-пилот Игоря Ивановича — князь Сергеевский». Дальше Сикорский произнес еще пять слов: «Князь Сергеевский вам все покажет». И мы вышли.

Князь оказался довольно разговорчивым человеком. Он повел нас в сборочный цех. После короткого осмотра цеха князь показал нам еще собственную маленькую амфибию, на которой он, по его словам, летал на охоту, и повел нас обратно.

У двери здания, в котором находился кабинет Сикорского, стоял он

сам. Мы думали, что он поджидает нас, чтобы показать еще что-нибудь. Но он простился за руку с Туполевым, что показывало на окончание нашей встречи. Вышли мы со двора завода и в расстроенных чувствах, молча пошли к своим машинам; машины были далеко. Спустя две-три минуты Туполев в сердцах произнес: «Мерзавец!».

Это определение не делает чести нашему великому авиаконструктору, ну да ладно. Важнее другое, что в том, предыдущем интервью с Сергеем Игоревичем Сикорским, после дежурных разговоров о ностальгии и долларах Рахманинова, все пошло гораздо серьезнее. На прямой вопрос интервьюера о том, какой из вертолетов — Игоря Сикорского или Николая Камова — победил бы в воображаемом воздушном бою, Сергей Игоревич благоразумно не ответил, пробормотав что-то совершенно не относящееся к делу.

Еще более странный ответ он дал на несколько бестактный вопрос журналиста, почему Игорь Сикорский во время Гражданской войны поехал за границу, а не на Дон, в Белую армию Деникина. Сергей Игоревич сказал, что отец испугался. Испугался чего? Что его поймают по дороге к белым? Но ведь совершенно ясно, что его отец хотел продолжать строить самолеты, а «на Дону у Деникина» такой возможности у него не было бы.

Заминка Сергея Игоревича в ответе на вопрос о вертолетах Камова объясняется очень просто: ОАО «Камов» является одним из немногих предприятий в мире, выпускающих вертолеты с двумя несущими винтами, расположенными на одной оси, и с лопастями, вращающимися в противоположные стороны. То есть сконструированными по схеме, принципиально противоположной схеме Сикорского и подавляющего большинства других производителей современных вертолетов.

Как и Игорь Сикорский, Николай Камов начинал с самолетов, но более успешно — просто потому, что в конце 20-х годов прошлого века самолетостроение было намного более развито, чем в начале века, когда им начал заниматься Игорь Иванович. Но параллельно с разработкой самолета МРЗ-бис он сконструировал первый в СССР автожир КАСКР-1 и в 1939 году стал директором и генеральным конструктором завода по производству автожиров. Заместителем директора на заводе стал его будущий конкурент Михаил Миль. В следующем году Камов стал генеральным конструктором вертолетного КБ, которое впоследствии станет ОКБ имени Н. И. Камова (в настоящее время — АО «Камов»).

В 1947 году была создана первая машина Николая Камова с соосным расположением двух винтов — К-8 «Иркутянин» (Камов родился в Иркутске). Эта машина, по внешнему виду напоминающая водный

велосипед, представляла собой конструкцию из стальных труб, закрепленных на двух надувных цилиндрических баллонах. Пилот сидит посередине в открытом кресле. Летные характеристики «Иркутянина» были весьма скромными, но никаких рекордов Камов устанавливать и не собирался, его интересовало совсем другое: впервые в России был построен вертолет с двумя трехлопастными винтами, расположенными соосно друг над другом и вращающимися в противоположные стороны.

Сама эта схема не была изобретением Камова, первый патент на соосность был выдан еще в 1859 году одному англичанину, а первый управляемый вертолет по этой схеме был разработан в 1936 году двумя французами. Но вот и сюрприз: вспомните первые, едва летавшие — но ведь все-таки летавшие! — вертолеты Игоря Сикорского. Они были построены по нелюбимой им потом соосной схеме. Может, потому и нелюбимой, что летали они тогда еле-еле и демонстрировали свою якобы полную бесперспективность.

Все дело в том, что расположение друг над другом вращающихся в противоположных направлениях винтов позволяет компенсировать доворот всей машины в ту сторону, в которую вращается ее несущий винт. Этот винт как бы увлекает вертолет за собой, и на одновинтовых машинах приходится устанавливать хвостовой винт, также для компенсации доворота. «Иркутянину» и всем последующим вертолетам он просто не нужен. Описаны случаи, когда такие вертолеты совершали успешную посадку вовсе без хвоста, отстреленного ракетой моджахедов в Афганистане.

В настоящее время выпускается вертолет соосной схемы Ка-52 «Аллигатор» с бронированной кабиной на двух членов экипажа и различным вооружением, включая разнообразные ракеты, пушки, пулеметы и бомбы. Вертолет Ка-52 показал прекрасные летные качества и принимал участие в боевых действиях в Сирии в конце 2017 года, поднимаясь в воздух с авианесущего крейсера «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов»^[26], прославившегося своим путешествием к берегам Сирии в 2016 году.

До января 2017 года «Адмирал Кузнецов» выполнял боевые задачи у берегов Сирии. Во время этого похода корабль впервые принял участие в реальных боевых действиях. 14 ноября 2016 года во время захода на посадку на палубу авианесущего крейсера потерпел крушение истребитель МиГ-29К, но летчик выжил. На борту авианосца находились, согласно штатной загрузке, 24 вертолета Камова Ка-27ПЛ и 28 самолетов МиГ-29Л и МиГ-29КУБ. Потом количество вертолетов было уменьшено, и вместо них

появились самолеты Су-33. Аббревиатура ПЛ в Ка-27ПЛ означает «противолодочный».

Соосная схема не проста. Кроме фирмы Камова соосную схему применяют в своих вертолетах только компании «Bell» и «Boeing», а в России предпочитают закупать привычные вертолеты одновинтовой (не считая хвостового винта) схемы — их выпускает Московский вертолетный завод имени М. Л. Миля, довольно тесно сотрудничающий с фирмой «Sikorsky Aircraft».

Это очень интересная история: формально эти компании являются конкурентами, а фактически вместе во всем мире отстаивают интересы традиционной одновинтовой схемы, стараясь не допустить на мировой рынок вертолеты Камова. Более того, компании «Sikorsky Aircraft» принадлежит 9,4 процента акций компании Миля.

Можно попытаться сравнить вертолеты Сикорского и его своеобразного «как бы» конкурента производства Московского завода имени М. Л. Миля. Лучше всего это сделать в бою, и такие бои происходили во время довольно длительной войны Ирана и Ирака в 1980–1988 годах. Вертолеты Миля поставлял Ираку Советский Союз, а иранская армия воевала на вертолетах Сикорского, а также компаний «Boeing» и «Bell Helicopter». По утверждению некоторых авторов, иракский диктатор Хусейн якобы потерял больше пятидесяти вертолетов Миля, а фактический руководитель Ирана Хомейни не потерял ни одного вертолета производства компаний «Bell» и «Sikorsky Aircraft».

Разумеется, все эти сведения предоставлены иранской стороной и особого доверия не вызывают, не говоря уже о другом: в каких это сражениях были замечены вертолеты обоих государств? Скорее всего, это очередное хвастливое оправдание собственной бездарности: восьмилетняя война, унесшая сотни тысяч жизней, окончилась «вничью», все остались на своих границах — стоила ли она этих жизней?

Эта война в Персидском заливе началась в сентябре 1980 года и закончилась почти ровно через восемь лет. Причиной войны был территориальный спор между Ираком и Ираном. Ирак стремился захватить богатую нефтью провинцию Хузестан с арабским населением и восточный берег реки Шатт-эль-Араб. Война началась после нападения на иранские позиции войск Ирака, которого поддерживали парадоксальным образом не только арабские страны, но и традиционные соперники СССР и США. Воевали иракцы плохо и в 1992 году были выбиты с занятых поначалу позиций. Но дальнейшее продвижение иранцев также было остановлено, хотя небольшие участки территории Ирака были оккупированы Ираном. В

1988 году Ирак сумел освободить эти территории и развил наступление вглубь Ирана. Руководитель Ирана Хомейни испугался и согласился на перемирие.

В этой бессмысленной и не приведшей к победе ни одну из сторон войне обеими странами применялось химическое оружие, в ней участвовали несовершеннолетние солдаты, практически дети, и погибло в общей сложности 800 тысяч военнослужащих и мирных жителей, ранено 1,5 миллиона человек. Это был один из самых длительных вооруженных конфликтов XX века.

Иракская армия на 90 процентов была вооружена советским оружием. Из СССР в Ирак поставлялись самолеты Су-7, Су-20, Су-22, МиГ-23, вертолеты Миля, бомбардировщики Ту-12, Ту-22, различные ракетные комплексы, например «Луна-М», вертолеты, танки и стрелковое оружие, причем иракцы за все аккуратно расплачивались. На авиабазе в Тикрите проходили обучение иракские летчики.

А иранские летчики летали в основном на американских самолетах «Фантом», «Тигр» и «Томкэт», на вертолетах Сикорского и фирмы «Bell» (производились в Иране по лицензии).

Но вернемся к вертолетам Камова. Они продолжают вы-пускаться и даже продаваться за границу, правда, в намного меньшем количестве, чем вертолеты Миля. Такая ситуация сложилась из-за того, что хотя соосная схема и позволяет вертолету исполнять намного более сложные маневры при гораздо большей скорости, чем вертолеты Миля или Сикорского, однако... за все надо чем-то платить. В данном случае расплачиваться приходится гораздо большей требовательностью к качеству обслуживания соосной схемы. Эта схема более капризна, да к тому же предполагает гораздо более высокий уровень профессионализма пилота.

Зато при хорошей выучке пилота вертолет с двумя винтами в состоянии противостоять реактивным штурмовикам и совершать «восьмерку» в двух плоскостях — известный и почти единственный противоракетный маневр вертолетов. Признанный лучшим в мире камовский вертолет «Черная акула» Ка-50 пилотировался всего одним летчиком, другими словами, в этом вертолете была реализована давняя «космическая» идея о сведении к минимуму участия людей в боевых действиях. Почему космическая? Просто потому, что именно в космической области раньше всех поняли необходимость замены людей автоматами.

Американцы перестали запускать в космос астронавтов на своих

ракетах сразу после завершения лунной программы, их автоматические аппараты с успехом исследуют уже половину планет Солнечной системы, а автоматический зонд «Вояджер-1», запущенный в 1977 году (!) и все эти годы передававший информацию на Землю, впервые в истории уже вышел за пределы Солнечной системы. К 2020 году зонд проработал уже 43 года, вряд ли столько мог бы работать в космосе человек.

И хотя на следующем Ка-52 «Аллигатор» установлены кресла уже для двух летчиков — пилота и стрелка-штурмана, отказ от большого экипажа позволил камовцам обшить вертолет не облегченной, как у вертолетов Миля или Сикорского, а серьезной броней. Одним из веских доказательств преимущества соосной схемы является результат боестолкновений вертолетов Камова и Сикорского. Такие бои были в Афганистане и на Ближнем Востоке. И практически всегда побеждали вертолеты Камова, ведомые лучшими, высококлассными советскими пилотами, против которых выступали, уж извините, не слишком умелые местные летчики. Американцы поставляли повстанцам в Афганистане огромное количество вооружения, однако сами в боевых действиях не участвовали.

А было бы интересно посмотреть, как справились бы с «Аллигатором» вертолеты Сикорского, ведомые опытными американскими пилотами.

Все эти рассуждения не означают, что вертолеты Сикорского уступают камовским. Вообще-то говоря, эти вертолеты сравнивать не очень корректно, они созданы для выполнения разных задач. Нельзя же сравнивать, например, гоночный автомобиль для «Формулы-1» с «мерседесом»: первый очень быстро ездит, а второй чрезвычайно удобен для пассажиров. Вертолеты Сикорского прекрасно справляются со своими задачами: десантирование, вывоз раненых, борьба с пожарами, перевозка почты (и перевозка президента США), разведка, связь и т. д. К тому же очень важными преимуществами вертолетов фирмы «Sikorsky Aircraft» являются их высокая надежность, легкость в обслуживании и невысокая требовательность к мастерству пилота.

Вот хорошая аналогия: автомат Калашникова не является рекордсменом по точности и дальности стрельбы, тяжеловат и несколько «грубоват». Зато его можно утопить в болоте или уронить в песок, а затем вытащить и сразу же начинать стрелять, лишь слегка смахнув грязь. Поэтому по совокупности показателей наш АК-47 является лучшим автоматом в мире, по крайней мере среди автоматов для не слишком дальнего и тем более для ближнего боя. Кстати, знаменитый автомат Калашникова, а также наш не менее знаменитый, лучший средний танк Второй мировой войны Т-34 являются хорошими примерами, осторожно

скажем, приспособления заграничных (западных) изобретений (автомата Шмайсера и танковой подвески Кристи) для производства отечественного вооружения. Это роднит наши автомат и танк с вертолетами Сикорского, так успешно использованными советскими авиаконструкторами для создания собственных вертолетов.

Свой соосный вертолет

К чести Игоря Ивановича, он никогда не критиковал соосную схему, считая ее вполне возможной для использования даже в своих вертолетах, и всегда высоко оценивал достижения Камова и его конструкторского бюро. Однако, будучи реалистом и отлично понимая сложности, которые сопровождают эксплуатацию вертолетов соосной схемы, он упорно придерживался одновинтовой схемы. И среди вертолетов с одним несущим винтом его машины, бесспорно, стали в свое время самыми лучшими не только на Западе, но и во всем мире. Во всяком случае, вертолеты Миля такого совершенства в конструировании и производстве одновинтовых машин не достигли.

Чтобы закончить с соосной схемой, упомянем экспериментальный вертолет S-69, построенный, как ни удивительно, по этой схеме фирмой Сикорского «Sikorsky Aircraft» еще при жизни Игоря Ивановича — в 1972 году. Предложение создать вертолет по соосной схеме поступило от военных, в конкурсе участвовала также компания «Bell».

Демонстрационная машина «Концепт» взлетела в июне 1973 года. Команда фирмы Сикорского предложила традиционную соосную схему с единственным, но интересным изменением: по бокам фюзеляжа были установлены два турбореактивных двигателя. Это позволило на испытаниях достичь небывалой для вертолетов того времени скорости — более 500 километров в час. Однако наблюдались повышенная вибрация и большой расход топлива, почему испытания были признаны неуспешными, в основном из-за неопытности разработчиков в конструировании вертолетов соосной схемы. Да и с чего бы взяться этой опытности, если Игорь Иванович был принципиальным сторонником одновинтовой схемы?

Тем не менее работа по созданию высокоскоростных винтокрылых машин с быстрым набором высоты на фирме Сикорского продолжается.

Глава 17

СЕМЬЯ И ДРУЗЬЯ

Игорь Иванович Сикорский умер 26 октября 1972 года и был похоронен в городке Истон в штате Коннектикут. Первые 29 лет своей жизни он провел в России, успев родиться в Российской империи, поработать в Российской республике при Временном правительстве и уехать в эмиграцию из Российской Социалистической Федеративной Советской Республики. Следующие 54 года Сикорский строил свои самолеты и вертолеты в Америке, гражданином которой стал вскоре после приезда. Эта страна стала его второй родиной. Возможно, в данном случае требуется пояснение.

Определить понятие «родина» очень трудно, если не невозможно. Разумеется, родина не есть место рождения: немало известных русских людей родилось за границей, и наоборот, много известных немцев родились в России, но первые все равно всегда считали своей родиной Россию, а вторые — Германию. Наверное, потому, что их родным языком не был язык страны рождения, а детство и юность они провели вне этой страны. Так, может быть, это и есть родина? Нет, тоже не обязательно. Спросите испанцев, в детские годы вывезенных из воюющей Испании в Советский Союз и проживших здесь лет 30–40, где их родина, — и большинство назовет обе страны одновременно. И не язык, и не загадочное понятие «культура» определяют родину. В общем, 54 прожитых в США года дают веское основание называть эту страну также родиной Игоря Сикорского. Даже если он так и не считал.

В Америке у Игоря Ивановича благополучно сложилась и семейная жизнь. Жена Елизавета (Элизабет) Алексеевна полностью отдавала себя семье, ни на какую службу не ходила и воспитывала сыновей, которых у них было четверо: Сергей (родился в 1925 году), Николай (в 1926 году), Игорь (в 1929 году) и Георгий (в 1931 году). Татьяна, дочь Сикорского от первого брака с Ольгой Федоровной Симкович, жила не с отцом, а со своей теткой, которая уже давно заменила ей мать. Елизавета Алексеевна не слишком жаловала Татьяну, потому что та напоминала Игорю Ивановичу о его первом браке.

Покойная Татьяна Игоревна Сикорская окончила знаменитый Йельский университет, стала профессором в Бриджпортском университете,

родила четверых детей. Многодетность у Сикорских, как видим, семейная традиция. Елизавета Алексеевна Сикорская на 24 года пережила мужа и умерла в самом конце XX века в возрасте 90 лет.

Уже упоминавшийся нами Сергей Игоревич Сикорский родился в Нью-Йорке, вырос в штате Коннектикут и стал единственным из сыновей, унаследовавшим увлечение авиацией. В один из его приездов журналист «Огонька» Андрей Турапин взял у него интервью, в котором Сергей Игоревич рассказал о том, как отец сажал его в кресло пилота еще в 14 лет. Названный в честь друга отца, Сергея Рахманинова, он помнил, как еще в детские годы в их доме часто бывали такие авиационные знаменитости, как «Джимми» Дулитл, Чарлз Линдберг со своей семьей, Роско Тёрнер, капитан Рикенбакер. Об этих людях стоит рассказать, потому что знакомство с ними достаточно хорошо описывает круг американских, а не многочисленных русских знакомых Игоря Ивановича. О Чарлзе Линдберге мы уже писали, теперь расскажем про остальных.

Генерал-майор Гарольд Джеймс («Джимми») Дулитл — американский летчик, прославившийся как руководитель налета на японские города Токио, Кобэ, Йокогама и Нагоя в апреле 1942 года. Этот «Рейд Дулитла» был первым в мировой истории, когда средние бомбардировщики В-25 наземного базирования взлетали с авианосца. Чтобы максимально облегчить как сами машины, так и взлет, с бомбардировщиков было снято все ненужное для основной цели — бомбометания. В налете участвовало 16 бомбардировщиков, и хотя он не привел к особо серьезным последствиям для Японии, но имел огромное политическое значение — это был первый удар непосредственно по японской территории, считавшийся совершенно невозможным. И месть за нападение японцев на Пёрл-Харбор без объявления войны.

Роско Тёрнер был американским авиатором-рекордсменом, трижды побеждавшим в самых престижных авиационных гонках. Забавным образом он был известен также потому, что у него жил домашний лев по имени Гилмор.

Эдуард Вернон Рикенбакер — самый результативный американский летчик-ас Первой мировой войны. Кроме того, он много лет руководил одной из крупнейших авиакомпаний США — «Eastern Air Lines». В 1991 году компания обанкротилась.

Сын — продолжатель дела отца и другие члены семьи

После первых полетов с отцом Сергей Игоревич понял, что его будущее — это авиация. Еще до совершеннолетия он устроился на завод фирмы Сикорского и сначала работал там учеником механика, смазывая подшипники VS-300.

В 1930-е годы он активно участвовал в разработке и продвижении на рынок первого успешного вертолета Игоря Сикорского VS-300 и часто летал на нем как пассажир. Во время Второй мировой войны Сергей Сикорский ушел добровольцем в военную авиацию, служил бортмехаником на противолодочном патрульном бомбардировщике «Каталина». Также он участвовал в разработке, тестировании и сертификации спасательной лебедки, носилок для авиационной «скорой помощи» и в других проектах. Любопытно, что «Каталину» производил один из конкурентов его отца — компания «Consolidated Aircraft».

Во время войны Сергей Игоревич не только служил в военной авиации. Он участвовал в организации учебных курсов для пилотов и механиков американских ВВС и ВМС Великобритании и Новой Зеландии, а также в первых вертолетных поисковых и спасательных операциях. После войны Сергей Игоревич учился в Италии, во Флоренции защитил диссертацию по искусствоведению.

Однако работать по этой специальности он не стал и начал карьеру в области менеджмента в компании «United Technologies», был назначен консультантом и руководителем проектов в Европе и на Дальнем Востоке, вместе со специалистами из бундесвера довел до стадии производства транспортный вертолет «Sikorsky CH-53G».

Сергей Игоревич серьезно занимался также национальными и международными маркетинговыми программами. Еще в 1958 году он впервые приехал в СССР по приглашению «Аэрофлота» вместе с представителями компаний «Boeing» и «Pratt & Whitney». Тогда у советского руководства возникла идея закупить несколько американских самолетов. Уже потом он много раз бывал в СССР и на Украине. В 1992 году ушел на пенсию с должности вице-президента по особым проектам, однако остался консультантом компании.

Как и всякий летчик, он заболел небом и постоянно летал на маленьких спортивных самолетах, хотя возраст не позволял делать это слишком часто. Сам он говорил, что сохранить форму можно, если иметь 100–150 летных часов в год. Последнее время он жил недалеко от города Финикс, столицы штата Аризона, в городке с забавным названием Сюрпрайз (то есть «сюрприз»). В Аризоне летать удобно: снега нет никогда, просторы огромные, к тому же переехать сюда ему посоветовал

знаменитый сенатор от штата Аризона Барри Голдуотер, который тоже был военным летчиком во время Второй мировой войны (отметим, что в СССР сенатор Голдуотер считался просто дьяволом из-за своих крайне антикоммунистических взглядов). А еще Сергей Игоревич хороший художник, причем рисовал он только самолеты и женщин.

Два других сына Сикорского стали: Николай — скрипачом, Георгий — математиком. Николай тоже родился в Нью-Йорке, изучал музыку в Университете Мехико и Хартфордском университете и стал профессиональным музыкантом. В этом его поощряли отец и мать, очень любившие музыку. Игорь Иванович Сикорский даже говорил, что если бы не авиация, то он стал бы врачом (как его собственный отец) или музыкантом. Николай Игоревич вспоминал, что отец отлично играл на рояле, часто слушал пластинки с записями Рахманинова, Бетховена, Чайковского и других композиторов. Собственно говоря, это отец буквально заставил всех троих сыновей играть на скрипке, но только у Николая это стало профессией.

За несколько месяцев до концерта, на который он делал большую ставку, его призвали в армию. Он служил переводчиком в Берлине при штабе генерала Люсиуса Клея, главы администрации американской зоны оккупации послевоенной Германии. Этому генералу очень пригодился переводчик с русского, потому что он, в частности, стал «отцом» берлинского воздушного моста — героической операции западных союзников по авиаснабжению Западного Берлина, блокированного со стороны СССР в 1948–1949 годах. Эта блокада автомобильных и железнодорожных путей на территории Восточной Германии продлилась почти год. В конце концов Сталин сдался и блокаду снял.

После демобилизации Николай Игоревич продолжил обучение музыке, получил диплом и играл во всех главных оркестрах штата Коннектикут, работал преподавателем скрипичного мастерства и много лет был успешным концертмейстером местного симфонического оркестра.

Для нас еще более интересна судьба третьего сына Сикорского, родившегося в 1929 году и названного в честь отца. Игорь Игоревич окончил колледж, служил в армии, потом учился в разведшколе. Ясно, что оказался он там тоже вследствие отличного знания русского языка. Тогда, в начале 1950-х годов, в самом разгаре была холодная война, и молодой разведчик был направлен в американскую оккупационную зону Вены. Игорь Игоревич был не оперативником, а чистейшим аналитиком и занимался изучением советских газет и журналов, а также переводом радиоперехвата: часть Вены находилась под оккупацией советскими

войсками.

Игорь Игоревич также окончил юридический факультет престижного Йельского университета, был практикующим адвокатом. Впоследствии он стал заметным деятелем Демократической партии, которую вполне можно считать либеральной с известным «левым» уклоном. Это партия университетских преподавателей и художественной интеллигенции. Американскому разведчику, работавшему как бы против СССР, и одновременно сыну эмигранта из России, там самое место. И в России он бывал, и не раз, причем впервые в 1974 году, когда еще не завершилась вьетнамская война, в которой активно использовались самолеты его отца.

Сам Игорь Игоревич говорил, что больше всего его увлекала история авиации, поэтому он постоянно работал с музеем и архивом отца.

Глава 18

ВТОРАЯ СТРАСТЬ

Нам осталось открыть еще одну грань таланта Игоря Сикорского, несколько необычную для высококлассного инженера. Конечно, в его увлечении богословием большую роль сыграл авторитет отца, как мы уже писали, видного теоретика православия, почетного члена Киевской духовной академии. Игорь Иванович в открытых проявлениях антисемитизма замечен не был, тем более что он отлично знал о брезгливом отношении к антисемитам в Америке, стране иммигрантов. Англичане говорят, что у них в стране нет антисемитизма, потому что они не считают себя глупее евреев. Сикорский тоже не страдал комплексом неполноценности.

Но богословие — совсем другое дело, и изучению истории и философии христианства Сикорский отдавался с неменьшей страстью, чем конструированию летающих машин. Долгие размышления и безоговорочная вера в Бога привели его к написанию, сначала для самого себя, небольших статей о православии и православных молитвах, а затем уже к публикации книги «Послание Молитвы Господней» — речь о знаменитой молитве Отче наш.

Игорь Игоревич, сын и биограф Сикорского, пишет, что за две тысячи лет никому не пришло в голову проанализировать текст этой молитвы фразу за фразой и выявить ее подлинный смысл. Мы же отметим, что этот анализ молитвы Игорь Иванович Сикорский произвел как настоящий инженер, разобрав всю молитву на отдельные «детали», исследовав их с лингвистической и исторической точек зрения, а затем собрав всю конструкцию в единое целое.

Приведем пример из его книги «Послание Молитвы Господней». Сикорский пишет о двух предложениях молитвы, сведенных им в одно, — о предложении «Да придет Царствие Твое, да будет воля Твоя, яко на небе-си и на земли» следующим образом: «Анализируя истинное и полное значение выражения «Да придет Царствие Твое», мы находим в нем два важных послания. В самом деле, для того чтобы «прийти», необходимо, чтобы объект а) не находился еще в рассматриваемом месте; б) существовал в другом месте, из которого ожидается приход.

Эти два заключения являются обязательными логическими

последствиями правильного использования слова «придти», что в данном случае находится вне сомнений. Если принять, что рассматриваемое царство еще не существует, более правильным было бы выражение «Царствие Твое да будет создано или учреждено», но никак не «придет». Если, с другой стороны, Царство Божье подобно тому, как к нему обращается молитва, воспринимается как уже существующее на земле, было бы логично просить о его продолжении или победоносном распространении, но слова «да придет» не были бы абсолютно точными. Таким образом, значение, приданное слову «придти», представляется автору верным».

Удивительно, однако, что образованный и знавший немало иностранных языков Игорь Иванович не задумался над таким простым вопросом: насколько правильно переведен этот текст, написанный на древнегреческом диалекте койне (греческий язык Нового Завета), на не слишком современный русский язык? А для нас остается вопросом: как переводчики его брошюры переводили ее далее на русский, но на какой русский? И вообще, какой смысл имеет анализ не оригинала, а перевода, о котором лингвисты справедливо говорят: «Ну, мы-то с вами знаем, что перевод невозможен»?

Это шутка, но в ней имеется в виду, что принципиально невозможно передать все оттенки смысла и значения слов иностранного языка, поскольку каждому из них сопутствует такое огромное количество ассоциаций исторического, литературного, страноведческого, психологического, да и какого угодно другого порядка, что учесть все их в другом языке невозможно.

Попробуйте, например, перевести «Отче наш, иже еси на небеси» на английский: куда вы денете эти «иже» да «еси»? Они ведь не совсем «который» и «есть». Так что воздержимся от анализа этой книги Сикорского, как и следующей — «Невидимая борьба», которую авиаконструктор написал в 1947 году после неоднократных посещений Святой Земли, находившейся тогда под управлением англичан. Книга подчеркивает особую, острую необходимость для современной цивилизации немедленно отдать предпочтение духовному развитию перед материальным.

Хорошая мысль! Хотя и не слишком новая. А еще давайте «летать, как птицы», а не строить вертолеты.

(В скобках заметим, что как раз эта идея осуществилась, хотя не совсем так, как мечтала Катерина из пьесы Островского «Гроза». В июле 2013 года компания студентов и выпускников Торонтского университета

получила приз имени Сикорского за создание вертолета «Атлас» на мускульной тяге.)

В 1949 году Сикорский написал книгу «Эволюция души», представлявшую собой сборник его лекций в университете, — о смысле жизни, а в 1969 году — книгу «В поисках Высших Реальностей», которая являлась, по словам самого автора, «результатом размышлений всей жизни». Книга тоже о смысле земной жизни, который Сикорский видел в подготовке к жизни вечной. Он сделал вывод, что «внутри границ человеческого существования» ответить на этот вопрос невозможно, и пришел к заключению, что после смерти физического тела его душа родится вновь для высшего значения и счастья. Но если человек не готовит себя к исполнению своего предназначения, то уйдет в окончательное небытие.

Можно лишь удивляться тому, как мог прекрасный «технар», занимавшийся исключительно практическим осуществлением механических проблем, опираясь на экспериментальные данные, написать такие тексты, не имея ни одного реального, наблюдаемого и воспроизводимого доказательства своих богословских теорий? Впрочем, это вопрос не знания, а веры, и в это мы вмешиваться не будем, каждому свое.

Мы ничего не знаем о загробной жизни Игоря Ивановича, в которую он искренне верил, но о судьбе его компании после смерти ее основателя нам многое известно.

Глава 19

САМОЛЕТЫ «SIKORSKY AIRCRAFT» И ДРУГИХ ФИРМ

За два дня до Рождества 1976 года в кабинете президента компании «Sikorsky Aircraft» раздался телефонный звонок, возможно, самый важный в истории не только этой компании, но всей американской авиастроительной отрасли. Этим звонком Контрактная комиссия ВВС армии США извещала, что компания «Sikorsky Aircraft» победила в конкурсе и выбрана для производства нового многоцелевого вертолета «Black Hawk» («Черный Ястреб»). Именно так, в честь известного индейского вождя, армейцы назвали этот будущий вертолет, для разработки которого был проведен конкурс по программе UTTAS (Utility Tactical Transport Aircraft System — многоцелевой тактический транспортный летательный аппарат).

Но не надо путать «Black Hawk» с известным вертолетом Сикорского S-67 «Blackhawk». Мы уже говорили, что это был последний вертолет, в разработке конструкции которого принимал решающее участие сам Игорь Иванович. Слово *blackhawk* означает именно птицу, черного ястреба *Accipiter melanoleucus*, иначе называемого черным перепелятником, который широко распространен в Северной Америке. А Black Hawk — это имя индейского вождя и поэтому пишется отдельно и с прописных букв. Хотя во многих источниках этого не учитывают.

Созданный на фирме покойного Сикорского вертолет «Black Hawk» получил заводской индекс S-70, его общевойсковой индекс — UH-60 (от Utility Helicopter — «многоцелевой вертолет»). В армии США он заменил вертолет UH-1 компании «Bell», о котором мы уже упоминали и который участвовал в уничтожении вьетнамской деревни в кинофильме «Апокалипсис».

До этого у фирмы Сикорского довольно давно не было контрактов с армией, хотя постоянно создавались вертолеты для ВМФ. И хотя окончательный вариант этого вертолета был создан уже после смерти Игоря Ивановича, он принимал участие в этой работе еще на стадии постановки проблемы (1965 год), затем тактико-технического задания (1967–1969 годы). В результате было решено построить машину для перевозки одиннадцати человек в полном обмундировании и вооружении,

недосягаемую для зениток по высоте полета. Причем первоначально задумывался небольшой самолет, но потом склонились к постройке вертолета. К 1972 году был составлен календарный план разработки всех основных частей и агрегатов будущего вертолета и сбор заявок от военно-промышленных компаний.

Выбор «Черного Ястреба» для армии США произошел в 1972 году, за два месяца до смерти Игоря Ивановича, который еще успел порадоваться решению армейских начальников отдать предпочтение его фирме и фирме «Boeing-Vertol», а не компании «Bell» для создания пока еще прототипа по программе UTTAS. Началось создание макета в натуральную величину, и уже вскоре была построена опытная модификация.

Летные испытания этой опытной модификации УН-60 завершились в 1974 году, а в 1976 году вертолеты начали поступать в армию США. Сейчас в этой армии используется модернизированная модель УН-60М, на которой могут устанавливаться противотанковые управляемые снаряды AGM-114 Hellfire («Геенна огненная»). К настоящему времени построено около пяти тысяч таких вертолетов, их закупили не только американские военные. Этот, быть может, самый удачный вертолет компании «Sikorsky Aircraft» состоит на вооружении самых разных стран. Среди них есть страны НАТО, несколько арабских монархий, Израиль и Египет, латиноамериканские и азиатские страны, в частности коммунистическая Китайская Народная Республика и антикоммунистическая Китайская Республика на острове Тайвань. А также Австралия, Аргентина (у нее всего один вертолет, было больше, но их сбили англичане во время фолклендской войны), Бахрейн, Бразилия, Бруней, Греция, Египет, Израиль, Иордания, Казахстан (в этой стране используется подразделением охраны президента страны. Обратим внимание, что у нашего союзника, члена оборонной Организации договора о коллективной безопасности, используется американский, а не российский вертолет!). Около сотни вертолетов закупила Япония.

«Черный Ястреб» участвовал в многочисленных военных конфликтах прошлого и нынешнего веков. Самым известным из них стала операция вооруженных сил США в Сомали в 1993 году, где доставке гуманитарной помощи голодающему населению активно препятствовали местные бандиты, политкорректно называемые полевыми командирами. Возле морского порта города Могадишо в «Черный Ястреб» попала граната из советского гранатомета РПГ-7. Вертолет сгорел, трое из пяти членов экипажа погибли. Через неделю во время сражения в Могадишо были сбиты еще два S-70, летевшие на небольшой высоте.

Во время войны в Ираке в 2003 году были сбиты 14 вертолетов

«Черный Ястреб», погибли десятки военнослужащих, в том числе главный военврач армии США в Ираке.

Пять вертолетов разбились в 2010–2013 годах в Афганистане, девять — за все годы противостояния курдов и правительства Турции. Были и другие потери, но в целом «Черный Ястреб» доказал свою высокую надежность.

После S-70 компания «Sikorsky Aircraft» продолжила выпуск вертолетов различного предназначения, например S-92 средней грузоподъемности. Создано и семейство легких вертолетов, однако эту компанию уже нельзя назвать ведущей в вертолетостроении США. И даже среди вертолетов по одновинтовой схеме, в разработку которой наибольший вклад внес Игорь Сикорский, машины его фирмы не являются самыми востребованными. В том числе и на бывшей родине, в современной Российской Федерации, где миллионеры предпочитают покупать вертолеты компании «Robinson Helicopter».

Эта сравнительно молодая вертолетная компания была создана в Калифорнии инженером Фрэнком Робинсоном, бывшим сотрудником компании «Bell», давним конкурентом фирмы Сикорского. Сейчас вертолеты этой компании считаются наиболее продаваемыми вертолетами общего назначения в мире. Например, к 2019 году было выпущены около шести тысяч вертолетов «Robinson R44», что также делает их наиболее популярными вертолетами в XXI веке. С 2007 года компания производит коммерческие пятиместные газотурбинные вертолеты «Robinson R66».

Компания уже стала крупнейшим в мире производителем гражданских вертолетов. Вертолеты «Robinson R44» и «Robinson R66» внешне сильно отличаются от каких-либо других вертолетов: двухлопастный несущий винт расположен на высокой штанге над кабиной. Необычные машины, удивительные даже просто внешне.

Не так давно в Истринском районе Московской области стартовала первая в нашей стране вертолетная кругосветка на «Robinson R66». На двух вертолетах отправилась в кругосветное путешествие команда довольно известного профессионального путешественника, президента Федерации авиационного спорта России Сергея Ананова. Стартовав с вертолетного комплекса «Хелипорт Истра», он пролетел 34 тысячи километров из запланированных 38 тысяч, из-за технических неисправностей совершив аварийную посадку на воду в Девисовом проливе (между Гренландией и Баффиновой Землей). Путешественники летели на собственных дорогих вертолетах, причем в западном направлении, пересекая Атлантику в том же месте, где в 1952 году был совершен первый в истории трансатлантический

перелет на вертолете S-55 Сикорского, только не из Северной Америки в Шотландию, а наоборот. Потом Аляска, Чукотка, Сибирь и в конце концов — все то же Подмосковье.

Сейчас компания «Sikorsky Aircraft» выпускает не только вертолеты, но и последний «писк» авиационной моды — беспилотные летательные аппараты БПЛА, или дроны (от англ. «жужжать» или «трутень»). Например, беспилотный вертолет «Cypher II» («Dragon Warrior»). Этот БПЛА (в данном случае беспилотный вертолет) был разработан по заказу и техническим условиям Корпуса морской пехоты в качестве аппарата разведки. В автоматическом режиме БПЛА может самостоятельно взлетать, садиться и работать в воздухе, ориентируясь на местности с помощью системы глобального позиционирования GPS.

Дроны — далеко не новость, как можно было бы подумать, глядя по телевизору на бесконечные сообщения о применении этих беспилотников в военных и гражданских целях. Самым первым таким устройством считается австрийский аэростат-бомбардировщик с часовым механизмом, с которого австрийцы пытались бомбардировать Венецию в ходе подавления восстания итальянцев против Австрийской империи в 1849 году. Попытка, кстати, удалась: в городе началась паника, и Венеция осталась в составе империи.

В Первую мировую войну радиоуправляемые беспилотники (дирижабли, планеры и самолеты) использовались немцами и странами Антанты; во Вторую мировую войну самыми известными дронами стали немецкие крылатые ракеты Фау-1 и баллистические ракеты Фау-2.

С появлением системы GPS использование дронов растет в геометрической прогрессии. Например, во время операции «Буря в пустыне» против Ирака войска антииракской коалиции применили столько беспилотников, вооруженных ракетами, что увидевшие их над своими окопами иракские солдаты начинали махать белыми платками. Это был первый случай в истории, когда люди сдавались в плен автоматам!

В настоящее время одним из лидеров по производству и экспорту БПЛА является Израиль, который производит различные дроны — от управляемых дистанционно до полностью автоматических, причем управление ими может осуществляться эпизодически или непрерывно (такие устройства называют дистанционно-пилотируемыми летательными аппаратами — ДПЛА). Лучшие из ДПЛА стоят от одного до пяти миллионов долларов, тогда как пилотируемый истребитель при аналогичной эффективности стоит 100 миллионов долларов, не говоря уже о «стоимости» жизни пилота в случае катастрофы.

Главным недостатком дронов является возможность вмешательства противника в их дистанционное управление и даже перенаправление атакующего дрона на другую точку или даже на пункт его управления, если, конечно, он находится в пределах зоны действия БПЛА и сигнал производится не со спутника.

Таким образом, БПЛА появились уже довольно давно, однако только в последние три десятилетия их производство стало массовым, и применяются они во многих малых войнах, и особенно — в антитеррористических акциях. Например, уничтожение террористических центров в секторе Газа и самих командиров террористических групп израильская армия сейчас осуществляет почти всегда с помощью дронов. Используются дроны не только разведывательного предназначения, но и боевого; в сущности, это такие автоматические летающие пушки, стреляющие снарядами или самонаводящимися ракетами. Совершенно очевидно, что военные цивилизованных стран сделали ставку на ведение войны автоматами, без участия людей или, по крайней мере, с их участием, но далеко от линии фронта, в качестве операторов^[27].

Посмотрим, сумеет ли компания «Sikorsky Aircraft» наилучшим образом проявить себя на этом поле боя за военные заказы. Да и за гражданские: дроны оказались чрезвычайно полезными «на гражданке», например для обнаружения утечек из газо-и нефтепроводов, проходящих в России по абсолютно безлюдным просторам Сибири и Арктики.

Гражданские вертолеты, построенные в СССР с учетом опыта и с использованием многих идей нашего соотечественника Игоря Ивановича Сикорского, спасли тысячи жизней после землетрясений, гибели морских судов и прочих катастроф, завозили продукты и медикаменты в недоступные другим средствам транспорта уголки нашей действительно необъятной родины, вывозили больных и раненых, доставляли почту и людей на работу и с работы, помогали при строительстве жилья и преследовании опасных преступников, поэтому Игорю Сикорскому его первая родина всегда останется благодарной.

Глава 20

РУССКИЙ ИЛИ УКРАИНЕЦ? ИЛИ АМЕРИКАНЕЦ?

Как раз этот вопрос — о первой родине Игоря Сикорского, а также о его национальности в последние годы приобрел несколько нездоровый интерес. Дело в том, что некоторые украинские интеллектуалы и руководители Украины стали приписывать любых бывших жителей этой ныне независимой страны к украинской нации. К сожалению, среди российских публицистов и политических деятелей частенько отрицается само понятие украинской нации, что вовсе не способствует спокойному рассмотрению проблемы происхождения того же Игоря Сикорского.

И сегодня в украинских СМИ все чаще можно наблюдать попытки представить Игоря Сикорского украинским ученым, гением — но именно украинским. В украинской Вікіпедіа названа и его национальность: разумеется, он украинец, родившийся на Украине. Причем национальность его отца Ивана Алексеевича не называется, зато он назван украинофобом — мы об этом уже написали. Впрочем, бывают попытки и Сикорского-отца зачислить в украинцы, но это просто нелепость — монархические и националистические (русофильские) взгляды профессора Ивана Сикорского слишком хорошо известны. Но сын — почему-то украинец!

Оставим за скобками спорный вопрос, что такое национальность вообще, особенно если мы говорим о такой стране, как Россия, где буквально *ни один* человек не может похвастаться «чистотой крови» и не может считаться чисто русским или, скажем, чистым татаринцем. Например, у автора этой книги не меньше половины «украинской» крови, четверть или больше «русской», есть восьмушка «шведской» (прабабушка из остзейских шведов), есть еще и татарская. Из «русского» у автора разве что язык, а также больший интерес к истории государства Российского, чем к истории, например, британских колоний на острове Борнео (хотя марки этих колоний намного красивее марок других стран, включая Россию и Украину).

Игорь Сикорский был монархистом и русским националистом, надеялся на возрождение Российской империи, сотрудничал с газетами под названиями «Державная Русь» и «Воскресение России». Он был членом Российского политического комитета в Нью-Йорке, Пушкинского общества

Америки и Толстовского фонда, спонсором множества русских эмигрантских культурных и общественно-политических организаций.

Например, для «Державной Руси», которая представляла себя национально-монархическим легитимным органом, в 1923 году он написал статью «К убийству Государя и Его Семьи», в которой отметил «кристальную верность Николая II России» и сделал пожелание: «Пусть мученическая кровь Государя и Его Семьи заставит русских людей одуматься, сбросить со своих глаз ловко наброшенную пелену обмана. Пусть поможет нам всем познать истину, объединиться и дать отпор проклятым силам зла и лжи, донныне угнетающим Россию». Почему он использует для обозначения царя и членов его несчастной семьи прописные буквы, не очень понятно. А еще он забыл, и вообще это часто забывают, что в подвале Ипатьевского дома большевики убили еще и доктора Боткина^[28], и горничную, и лакея, и повара — их смерть была не менее мученической.

В 1930-е годы Игорь Сикорский продолжил свою публицистическую деятельность, написал воспоминания о Киеве начала 1910-х годов для монархической газеты «Воскресение России». Эта не слишком тиражная газета своим девизом выбрала «За Веру, Царя и Отечество!» и «Мы русские! С нами Бог!». Отметим, что это цитата из речи Александра Суворова, произнесенной им после выхода из окружения в Швейцарии и бессмысленной гибели русских солдат, посланных Павлом I на совершенно не нужную России войну европейской коалиции с Францией в 1799 году.

После смерти Сталина, в 1950-е годы, Игорь Сикорский вступил в Российский политический комитет в Нью-Йорке, в программе которого отмечалось: «Государственное единство России в ее естественных, исторических границах составляет одну из главных основ российского национального сознания». В «Енциклопедш українознавства» (украиноведения), выпускавшейся во Франции в 1955–1985 годах, написано про Игоря Сикорского как «проявлявшего активность в русской общине в США». Не в украинской! А ведь авторов этой энциклопедии никак нельзя заподозрить в русофильстве.

Посмотрим и другие украинские эмигрантские источники, они-то ведь играть на руку русским наверняка не будут. Например, возьмем газету «Свобода» — ведущее и старейшее издание украинской эмиграции в США, непрерывно выходящее с 1893 года. В одном из мартовских номеров 1927 года выходит заметка под говорящим названием «Московский инженер строит самолеты для путешествия через океан».

Речь идет о Сикорском, который уже давным-давно в Америке и

который в Москве никогда не работал, а если и жил, то только наездами. Значит, имеется в виду что-то другое, и нам понятно, что этот инженер «московский» не по месту проживания, а по своей, так сказать, природе. Сикорский здесь русский, точнее даже — «москаль», хотя мы-то знаем, что авиаконструктор родом из Киева, а в России работал в Санкт-Петербурге. Осенью того же года в той же газете в одной из статей он назван «русским инженером».

Добавим, что высказывалось и еще более радикальное утверждение о происхождении великого авиаконструктора. Отмечалось, что фамилия уж больно «польская» и все Сикорские — поляки. Анекдотическим образом эту теорию поддержали и в России. Так, в издании «RT на русском» было прямо сказано, что фамилия действительно польского происхождения, а сами Сикорские — потомки обедневшего рода белорусско-украинской шляхты. Автор этого пассажа, очевидно, стремился дискредитировать «украинскую» теорию происхождения Игоря Ивановича, не задумавшись, что этим он наносит гораздо больший вред «русской» теории, давно укоренившейся в российской литературе. И фактически поддерживает «польскую» теорию.

Сначала о фамилии. Она действительно польского происхождения: *сикора* — по-польски синица.

20 августа 2004 года была опубликована одна из самых известных статей, на которую любят ссылаться на Украине: «Игорь Сикорский: «Мой род — чисто украинского происхождения». Автор этой статьи Дарья Маркусь обратила внимание на письмо Сикорского историку Василию Галичу, написанное 30 августа 1933 года, в котором есть такие строки: «Мой род чисто украинского происхождения, из села на Киевщине, где мои прадед и прапрадед были священниками». Письмо это реально существует, оно хранится в фонде Галича в архиве Университета штата Миннесота. Но на этом цитату обрывают, а ведь далее следует: «Однако мы считаем себя по происхождению русскими, из определенной части России, рассматривая украинский народ как неотъемлемую часть России, так же как Техас или Луизиана являются неотъемлемой частью Соединенных Штатов».

Журналистка рассказала и о своей переписке с сыном Сикорского Сергеем Игоревичем. Так вот, Сергей Сикорский в письме Маркусь определил своего отца как «Russian and a proud son of Kiev» («русского и гордого сына Киева»). То есть Сикорский — киевлянин? Да, конечно, но гораздо важнее отсылка самого Игоря Ивановича к Техасу и Луизиане как неотъемлемой части США. Тут надо уточнить, что Сикорский не случайно назвал именно эти штаты Америки, а не 13 британских колоний, которые и

составили основу Соединенных Штатов. Это связано с тем, что эти штаты оказались в составе США совсем не так, как остальные. Техас был единственным признанным независимым государством, напрямую принятым в США в качестве штата, а Луизиана была куплена у Франции в 1803 году (как 64 года спустя Аляска была куплена у России).

Вот и Сикорский не родился в Америке, а в силу в общем-то трагических обстоятельств приехал туда и прожил там большую и самую знаменитую часть своей жизни. И на вопрос о национальности великого авиаконструктора лучше всего отвечать так: Игорь Иванович Сикорский — американец русского происхождения, который долгое время жил и умер американцем и говорил со своими нерусскими друзьями и коллегами на американском варианте английского языка. Пусть и с сильным акцентом. Он русский американец, родившийся в городе Киеве Киевской губернии Российской империи.

И об этом выдающемся русском американце помнят по обе стороны Атлантического океана и постоянно отмечают его огромные заслуги перед миллионами людей, летавших на его самолетах и вертолетах, и перед всей мировой авиацией.

Глава 21

ПАМЯТЬ И ПРИЗНАНИЕ

Игорь Сикорский не был изобретателем вертолета, вопреки мнению, сложившемуся в России и многих других странах, особенно в тех, которые закупали вертолеты великого конструктора. Не был он и первым человеком, поднявшимся в воздух на винтокрылой машине. Не стал он и основателем компании, первой серийно выпускавшей вертолеты, хотя и в очень небольшом количестве.

Но он был, бесспорно, лучшим авиаконструктором сначала тяжелых многовинтовых самолетов, а потом лучших для своего времени амфибий и затем — лучших вертолетов. Количество изобретенных им узлов и компоновочных схем вертолетов в разы превышает таковые всех других вертолетчиков, вместе взятых, и именно он довел до совершенства схему с одним несущим винтом, и подавляющее число вертолетов во всем мире выпускается именно по одновинтовой схеме. Несмотря на известные преимущества вертолетов с двухвинтовой схемой.

Огромный вклад Сикорского в авиа-и вертолетостроение признан во всем мире. До самой смерти и даже после его называли Мистер Геликоптер. Его деятельность была отмечена почти сотней почетных наград, среди которых медали имени Гуггенхайма и Джеймса Уатта. Его фамилия красуется среди фамилий лучших изобретателей и ученых Национального зала Славы изобретателей, а ведь перед ним туда было помещено творческое наследие Эдисона и братьев Райт, Энрико Ферми и Луи Пастера.

В 1967 году Игорь Иванович был удостоен Памятного приза имени братьев Райт за особый вклад в развитие авиации. Почетную медаль «За научно-технические достижения в области фундаментальных и прикладных наук» Игорь Сикорский получил вслед за такими корифеями техники, как Томас Эдисон, Джордж Вестингауз и Орвилл Райт (его брат к тому времени умер, а посмертно медаль не выдается, как и Нобелевские премии).

Еще одним подтверждением огромного уважения авиаконструкторов к памяти Игоря Ивановича стал приз имени Сикорского, который был учрежден Американским вертолетным обществом в 1980 году для поощрения разработки мускулолета вертолетного типа.

Что это такое, расскажем чуть позже, а сначала о других аппаратах тяжелее воздуха, а именно о самолетах, летающих только на мускульной тяге человека. Так называемых махолетов, летательных аппаратов на мускульной тяге *рук* человека (орнитоптеров) до сих пор не создано: мощности человеческих мышц принципиально недостаточно для поднятия в воздух самого человека с прикрепленными крыльями и хвостом. У птиц масса грудных мышц, опускающих крылья, составляет до 20 процентов всего веса, а подключичных мышц, поднимающих крылья, — до 25 процентов, то есть в сумме чуть ли не половина всей мышечной массы птицы предназначена для полета. У человека масса таких мышц не превышает 10 процентов веса всего тела. Хотя кто знает, может быть, когда-нибудь какой-нибудь олимпийский чемпион... с крыльями и хвостом из сверхлегкого и сверхпрочного графена...

Тем более что мускулолет, то есть аппарат тяжелее воздуха и приводимый в движение мускульными усилиями *ног* человека, с велосипедным приводом и несущим винтом уже давно перелетел Ла-Манш.

А вот вертолет, работающий на мускульной тяге *ног* человека, был создан лишь не так давно — в 2013 году. По правилам учредителей приза имени Сикорского этот аппарат должен был удовлетворять следующим требованиям: провисеть в воздухе не менее минуты на высоте не менее трех метров и не отдалиться при этом от точки старта более чем на десять метров. Пилотировать аппарат должен был, разумеется, один человек.

Первоначально сумма приза составляла 10 тысяч долларов, но до 1994 года были предприняты всего две удачные попытки взлететь на мускулолете, однако условия соблюдены не были. А потом в течение пятнадцати лет никто не сумел создать мускулолет, и фирма «Sikorsky Aircraft» увеличила призовой фонд до 250 тысяч долларов.

И тогда это удалось сделать команде студентов и выпускников Торонтского университета (Канада), которые объединились в компанию «AeroVelo» и построили такой вертолет с велосипедным приводом. Веловертолет «Atlas» представляет собой квадрокоптер: имеет четыре винта с лопастями длиной по 20 метров и весит всего 55 килограммов. Пилотировал его руководитель команды, специалист по аэродинамике и одновременно отличный спортсмен: чтобы поднять аппарат в воздух, необходимо развить мощность в одну лошадиную силу.

Разумеется, «Atlas» создавался только под премию, никакого практического применения аппарат не имеет. Но главное сделано: доказана возможность создания мускулолета вертолетного типа, о чем Сикорский мечтал еще во время конструирования своих первых вертолетов.

Почести и награды

Почитатели и продолжатели дела Игоря Сикорского создали очень подробный, интересный и постоянно развивающийся сайт «Исторический архив И. И. Сикорского» (www.sikorskiarchives.com), на котором помещены практически все, включая самые малоизвестные, почести и награды, которые получал наш соотечественник и великий авиаконструктор как в Российской империи, так и в США.

Приводим их здесь в хронологическом порядке (в авторском переводе на русский язык с некоторыми несущественными сокращениями):

1. Крест Святого Владимира (Российская империя).
2. Почетная медаль Российского Императорского технического общества.
3. Почетный член Российского Императорского аэроклуба.
4. 8 февраля 1933 года — медаль Говарда Поттса, учрежденная Институтом Франклина в Филадельфии (штат Пенсильвания): «С учетом его пионерских работ и изобретений в области разработки многомоторных самолетов различных типов, для различных применений, в том числе амфибий и крупнейших комбинированных самолетов для приземления и приводнения, а также его метода управления многомоторными машинами с использованием автоматического стабилизатора».
5. 19 июня 1935 года — диплом магистра Йельского университета в городе Нью-Хейвен (штат Коннектикут) за «Блестящий вклад в освоение воздуха человеком, умелое и находчивое конструирование кораблей, связавших континент с континентом быстрыми и новыми узлами дружбы».
6. 30 мая 1939 года — почетное свидетельство министра образования Франции.
7. 5 июня 1941 года — диплом магистра искусств Уэслианского университета города Миддлтаун (штат Коннектикут) за «Новаторство в области авиации и вклад в полеты на аппаратах тяжелее воздуха».
8. 2 октября 1941 года — избран в почетное братство «Phi Beta Карра» Университета штата Род-Айленд.
9. 3 октября 1941 года — стал доктором технических наук Лихайского университета города Бетлехема «в знак признания выдающихся достижений в области авиации и вклада в науку о воздухоплавании».
10. 8 января 1943 года — получил диплом в знак признательности за лекцию перед авиационным клубом города Детройта (штат Мичиган).
11. 26 января 1943 года — стал лауреатом премии имени Сильвануса

Альберта Рида Института аэронавигационных наук города Нью-Йорка «За создание и доведение до успешного применения вертолета повышенной управляемости».

12. 26 января 1943 года — избран почетным членом Института аэронавигационных наук.

13. 19 марта 1943 года — степень доктора юридических наук Южного колледжа Флориды в городе Лейкленде: «За ваш выдающийся вклад в авиационную технику. При этом воздаем должное не только вашим профессиональным достижениям, но и честности, лояльности и преданности общественному благу».

14. 23 апреля 1943 года — диплом в знак признательности за заслуги в качестве лектора на лекциях имени Сайруса Фогга Брэккетта Принстонского университета.

15. 26 апреля 1943 года — премия «American Design Award» компании «Lord & Taylor» города Нью-Йорка «За выдающееся конструирование в области аэронавтики».

16. 13 мая 1943 года — избран почетным членом Рочестерского музея искусств и наук в Рочестере (штат Нью-Йорк) «За выдающийся вклад в авиационную технику».

17. 24 мая 1943 года — стал лауреатом премии Фонда Костюшко Нью-Йорка как «пионер воздухоплавательной механики, создавший вертолет революционного типа и давший человеку новую свободу передвижения в воздухе».

18. 19 сентября 1943 года — получил степень доктора наук Университета штата Род-Айленд, город Кингстон. Из постановления: «Русский по рождению, американец по выбору; солдат, летчик, творческий инженер; с 1934 года консультант и друг Университета штата Род-Айленд; у Вас длинный список прекрасных работ. Вы создали первый многомоторный самолет, первый самолет-амфибию и первый успешный трансокеанский самолет. Разработав эти машины, вы сами строили и летали на каждой из них. Ваше последнее достижение — вертолет, самый настоящий ковер-самолет, который хоть и служит сейчас целям войны, но дает надежду в послевоенные годы открыть новые горизонты для мирной работы. Эти и другие достижения в авиационной инженерии ставят вас в первый ряд пионеров воздушной эпохи. Ваше место в истории науки велико и бесспорно. Более того, вы действовали на прочных основах философии и религии. Мы признаем ваш вклад в благополучие человечества и вашу глубокую веру в Бога и в человека. На основании полномочий, предоставленных мне Попечительским советом, присуждаю

вам степень доктора наук гонорис кауза».

19. 28 января 1944 года — стал лауреатом премии имени генерала Уильяма Митчелла. Вручена редактором и издателем журнала «Аэродайджест» — «как гражданину США, внесшему выдающийся индивидуальный вклад в развитие авиации» (представлено наградным Комитетом авиаторов Американского Легиона).

20. 13 февраля 1944 года — стал лауреатом первой ежегодной авиационной Премии Фосетта (1000 долларов), представленной от имени компании «Fawcett Publications, Inc.»: «За разработку вертолета как самого значительного авиационного достижения 1943 года».

21. 1 июня 1944 года — избран почетным членом аэроклуба штата Пенсильвания «в знак признательности за его выдающиеся достижения по разработке вертолетов».

22. 3 июня 1944 года — получил степень доктора наук Северо-Восточного университета города Бостона. Из постановления: «В связи с Вашими выдающимися и замечательными достижениями как пионера проектирования, разработки и строительства самолетов как в этой, так и в других странах, а также в связи с Вашими блестящими военными заслугами в качестве инженера-руководителя Объединенной авиастроительной корпорации Совет попечителей уполномочил меня присвоить Вам почетную степень доктора наук».

23. 21 июня 1944 года — удостоен медали Вустера Рида Уорнера (с сертификатом) Американского общества инженеров-механиков «за вклад, вдохновляющий творческую инженерную мысль, особенно в области аэронавтики».

24. 7 октября 1944 года — избран почетным членом Американского вертолетного общества. Цитата: «Ваша работа по продвижению и развитию вертолетов стала выдающимся достижением».

25. 23 апреля 1945 года — стал почетным пилотом вертолета Береговой охраны авиабазы Береговой^ охраны США аэропорта Флойд Беннетт Филд в Нью-Йорке «в честь разработки им первого вертолета для практического использования».

26. 28 мая 1945 года — получил степень доктора наук Питсбургского университета в штате Пенсильвания «в знак признания высоких достижений и мотивации для общественного служения».

27. 28 января 1947 года — награжден мемориальным знаком Фрэнка Хокса в знак признания заслуг. Награда вручается от имени «Воздушной почтовой службы Американского легиона».

28. 1 февраля 1947 года — Международной авиационной федерацией в

Париже награжден золотой медалью за выдающиеся авиационные достижения. Сикорский получит медаль во время церемонии в Женеве. Цитата: «Вручается тем, кто в течение прошлого года внес огромный вклад своей деятельностью, своей инициативой и своим рвением в развитие аэронавтики».

29. 15 сентября 1947 года — избран членом общества «Gamma Alpha Rho» Национального почетного авиационного общества Ренсселерского политехнического института: «проявив преданность продвижению профессионального мастерства в авионике».

30. 16 декабря 1948 года — награжден Президентской почетной грамотой «За проектирование и массовое производство винтокрылых летательных аппаратов» (подписано президентом Гарри Трумэном)^

31. 26 мая 1949 года — в Нью-Йорке награжден серебряной медалью Королевского воздухоплавательного общества Англии на второй Международной конференции за достижения в области вертолетостроения. Он стал первым американцем, получившим эту высокую награду.

32. 26 апреля 1951 года — стал первым лауреатом премии доктора Александра Клемина, полученной на торжественном банкете форума Американского вертолетного общества в Вашингтоне: «За выдающиеся достижения в развитии винтокрылой авиации».

33. 5 октября 1951 года — получил медаль Даниэля Гуггенхайма «За пожизненный выдающийся вклад в аэронавтику», в том числе за пионерские работы с многомоторными самолетами, летающими лодками, амфибиями и вертолетами. Был представлен к награде на Национальном авиационном собрании Общества инженеров автомобильной промышленности в Лос-Анджелесе. Членами Совета по присуждению медалей Даниэля Гуггенхайма являются: Американское общество инженеров-механиков, Общество инженеров автомобильной промышленности, Американский институт аэронавтики и агентство «United Engineering Trustees».

34. 1 декабря 1951 года — стал стипендиатом Американского общества инженеров-механиков.

35. 17 декабря 1951 года — назначен представителем вертолетной промышленности для принятия авиационной премии «Collier Trophy» от президента Трумэна в Белом доме в Вашингтоне.

36. Декабрь 1951 года — номинирован на премию «Человек года» по версии Бриджпортского издания газеты «Геральд».

37. Январь 1952 года — редакторами журнала «Популярная механика» избран в Зал славы «Популярной механики»: «Он избран одним из

пятидесяти американцев, заслуживающих почитания своими соотечественниками за их достижения в области механики, научные исследования и открытия, а также за их вклад в благосостояние человечества за последние пол века».

38. 10 марта 1952 года — произведен в рыцари Лотарингского Креста — символа французского антифашистского сопротивления.

39. 17 сентября 1952 года — избран почетным членом Общества ветеранов Свободной Франции и Организации женской помощи «в знак признания выдающихся заслуг перед нашими организациями».

40. 23 октября 1952 года — в Вашингтоне вручена Национальная премия в области транспорта министром ВВС Томасом Финлеттером, который назвал его «Мистер Геликоптер» в знак «признания ценного вклада в проектирование и разработку вертолетов, который обещает революционные достижения как в тыловых, так и в тактических задачах ведения боевых действий».

41. Декабрь 1952 года — присуждена премия Годфри Л. Кэбота от аэроклуба Новой Англии в Бостоне (штат Массачусетс). Г-н Сикорский не смог присутствовать на вручении премии, и за него ее получил г-н Бенхам.

42. 14 октября 1953 года — отмечен Национальной ассоциацией воздухоплавания США «в знак признательности за реальные и новаторские усилия, которые внесли столь важный вклад в непрерывный прогресс воздухоплавания в течение 50 лет после первого полета братьев Райт».

43. 1953 год — стал почетным коммодором Международной ассоциации многокорпусных яхт.

44. 5 декабря 1953 года — избран членом братства «Alpha Eta Rho» Международного авиационного университета в Денвере, штат Колорадо.

45. 19 октября 1954 года — в Хартфорде, штат Коннектикут, получил награду Ассоциации адвокатов штата Коннектикут за выдающееся общественное служение.

46. 19 апреля 1955 года — получил почетную грамоту в честь золотого юбилея Общества автомобильных инженеров в Нью-Йорке. Цитата: «Игорю Ивановичу Сикорскому, чьи технические достижения внесли большой вклад в развитие авиации для торговли и обороны нашей страны».

47. 29 апреля 1955 года — в Лондоне Институтом инженеров-механиков присуждена Международная золотая медаль имени Джеймса Уатта.

48. 5 мая 1955 года — в Лондоне вручен сертификат об избрании почетным членом Королевского авиационного общества.

49. 1 июня 1955 года — получил бронзовую медаль Джона Скотта и

премию 1 000 долларов от совета директоров трестов Филадельфии «За изобретение первого практически полезного одновинтового вертолета».

50. 13 июня 1955 года — присуждена степень доктора наук гонорис кауза Колледжем Колби города Уотервилл, штат Мэн.

51. 17 декабря 1955 года — в Вашингтоне назначен Старшим государственным деятелем авиации Национальной авиационной ассоциации: «В знак признания значительного и долговечного вклада в развитие аэронавтики и продемонстрированных качеств патриотизма, целостности и морального мужества, достойных подражания» (сертификат был вручен на ужине клуба «Крылья» в Нью-Йорке).

52. 1956 год — принят в члены братства «Beta Psi Alpha».

53. 28 января 1957 года — наградной комитет Института аэронавигационных наук в Нью-Йорке чествовал пионеров авиации, которые лично внесли огромный вклад в развитие авиации водного базирования. Сикорский был включен в эту группу «за выдающийся вклад в качестве пионера в этой области» и получил специальный диплом.

54. 4 октября 1957 года — получил почетную награду Национальной ассоциации бизнес-авиации на 10-м ежегодном форуме в Денвере, штат Колорадо: «За полувековую дальновидность, находчивость и целеустремленность в создании и развитии воздушных судов с неподвижным и вращающимся крылом, что придало новое измерение мировому коммерческому сообществу».

55. 23 октября 1957 года — на авиабазе Келли в штате Техас избран почетным членом ордена Дедалов, который является организацией пилотов Первой мировой войны, вступивших в строй до 12 октября 1918 года.

56. 29 октября 1957 года — Национальным авиационным клубом Вашингтона присуждено почетное звание «Человек месяца», утвержден почетным членом клуба.

57. 22 января 1958 года — стал почетным членом Торговой палаты города Бриджпорта.

58. 20 января 1960 года — получил крест кавалера ордена Почетного легиона. Вручен послом Франции в США в посольстве Франции в Вашингтоне.

59. 11 апреля 1960 года — избран членом Королевского общества поощрения искусств и торговли имени Бенджамина Франклина в Лондоне.

60. 12 мая 1960 года — получил премию имени Гровера Белла на торжественном ужине Американского вертолетного общества в Вашингтоне.

61. 1961 год — Объединенная авиастроительная корпорация учредила

Международный приз имени Игоря Ивановича Сикорского, который ежегодно создает вертолеты, устанавливающие мировые рекорды. Презентация приза проходит на ежегодном форуме Американского вертолетного общества.

62. 19 мая 1962 года — стал лауреатом премии «Инженер 1962 года» по версии Коннектикутского общества профессиональных инженеров в Бриджпорте.

63. 3 июня 1962 года — утвержден почетным доктором юридических наук Бриджпортского университета.

64. 29 сентября 1962 года — получил почетную стипендию Общества летчиков-испытателей, присужденную на банкете в Беверли-Хиллз (штат Калифорния).

65. 20 апреля 1963 года — был удостоен медали Американского общества инженеров-механиков «За выдающиеся заслуги в области науки и техники и за лидерство в проектировании и своевременное применение вертолета как важнейшего коммерческого и военно-транспортного средства».

66. 6 мая 1963 года — Торговой палатой Бриджпорта выбран одним из шести Старших Строителей столичного района города. Награжден гравированной серебряной чашей в клубе «Алгонкин» города Бриджпорта (штат Коннектикут).

67. 29 сентября 1964 года — в Нью-Йорке вручен призовой Серебряный кубок Американского вертолетного общества, посвященный 25-летию полета первого успешного вертолета «VS-300» в Западном полушарии. От клуба «Sikorsky Quarter Century» вручен памятный диплом.

68. 26 января 1965 года — стал лауреатом награды имени Элмера Сперри и получил медаль «За концепцию и разработку нового вида воздушного транспорта, способного перевозить и размещать большие внешние грузы на любой территории».

69. Май 1965 года — утвержден профессором кафедры инженерной механики в Бриджпортском университете по гранту Объединенной авиастроительной корпорации. Грант будет использоваться для увеличения основного оклада лучшим преподавателям, ставшим профессорами этого университета.

70. 13 июня 1965 года — стал почетным доктором наук Тринити-колледжа в Хартфорде, штат Коннектикут, где выступал в качестве лектора: «В юности одаренный студент воздухоплавательного факультета, в зрелости гениальный изобретатель, конструктор, создатель вертолетов и других летательных аппаратов, уважаемый гражданин своей новой родины,

много раз удостоенный чести за патриотическую службу на войне и в мирное время».

71.2 декабря 1965 года — получил медаль современных пионеров творчества Национальной ассоциации производителей «За творческий гений в области авиации».

72. 21 февраля 1966 года — главой отделения «Железные Врата» Ассоциации ВВС США присуждено звание «Человек года в авиации» за разработку «вертолета, который неоднократно оказывался жизненно важным для защиты свободных граждан и в целях милосердия в разгар войны».

73. 25 апреля 1966 года — получил почетную награду Общества мудрости «За значительный вклад в развитие интеллектуальной жизни Америки и высшие устремления человеческого разума и духа».

74. 28 мая 1966 года — отмечен в Зале славы Международного аэрокосмического Зала славы города Сан-Диего, штат Калифорния.

75. 5 июня 1966 года — получил звание почетного доктора наук Фэрфилдского университета.

76. 17 ноября 1966 года — Ассоциацией дистрибьюторов и производителей авиации на конференции в Майами, штат Флорида, присуждена премия за заслуги: «В знак признательности за его выдающийся вклад в авиационную промышленность».

77. 6 октября 1967 года — удостоен почетного медальона Технологического института Стивенса в Хобокене, штат Нью-Джерси.

78. 15 ноября 1967 года — удостоен медали Джона Фрица, высшей награды, присуждаемой профессиональными инженерами «За важные научные или промышленные достижения». Медаль вручена «За новаторские достижения в авиации, включая разработку первого успешного одновинтового вертолета». Представлена на ежегодном банкете Американского общества инженеров-механиков в Питсбурге, штат Пенсильвания.

79. 14 декабря 1967 года — удостоен приза братьев Райт.

80. 13 февраля 1968 года — в Восточной комнате Белого дома в Вашингтоне президентом Линдоном Джонсоном вручена Национальная научная медаль «За пионерские разработки в области многомоторных летательных аппаратов, как наземных, так и морских, и за разработку вертолета как полезного и важного воздухоплавательного аппарата».

81.1 апреля 1968 года — избран членом Национальной инженерной академии США: «В знак признания его важного вклада в инженерное дело и в честь его лидерства в этой области».

82. 6 июня 1968 года — на авиасалоне в Рединге, штат Пенсильвания, в его честь установлена бронзовая мемориальная доска: «В честь Игоря Ивановича Сикорского, чье последовательное видение и новаторские концепции расширили горизонты полетов, Братство авиации на авиасалоне предлагает этот символ уважения и посвящает ему этот день — 6 июня 1968 года».

83. 17 декабря 1968 года — в Дейтоне, штат Огайо, избран в Зал славы авиации в знак признания его исторического и выдающегося вклада в развитие авиации. Представлен на церемонии генерал-лейтенантом Джеймсом Дулиттлом. Не смог присутствовать лично, и его сын Николай принял награды: портрет Сикорского работы Милтона Каниффа и наградную табличку «За выдающийся вклад в развитие авиации и за разработку больших многомоторных самолетов, в том числе летающих лодок, используемых в коммерческих трансокеанских полетах, и за разработку одновинтового вертолета».

84. 20 мая 1969 года — в честь его восьмидесятилетия дан обед в клубе «Крылья» в Нью-Йорке, на котором присутствовали многие известные деятели и пионеры в области развития авиационной промышленности, а также журналисты.

85. 3 декабря 1970 года — удостоен премии имени Мервина Харта, присужденной Национальным экономическим советом США в Нью-Йорке: «В знак признания вашего мужественного и непоколебимого лидерства в отстаивании принципов свободной экономики при ограниченном [Конституцией] правительстве, а также преданности делу свободы без оглядки на статусы и без мысли о личной выгоде».

86. 17 декабря 1970 года — назван Первой летной святыней 1970 года. Это звание было учреждено Первым летным обществом города Китти Хок, штат Северная Каролина, в честь лиц, впервые совершивших значительные достижения в области воздухоплавания.

87. 22 февраля 1971 года — Торгово-промышленная палата Бриджпорта приветствовала основателя фирмы «Sikorsky Aircraft»: «Пять десятилетий безупречной службы мужчин и женщин на «Sikorsky Aircraft» принесли ей мировое признание в районе Стратфорд города Бриджпорта».

88. 13 мая 1971 года — Ассоциацией патентного права штата Коннектикут присуждена премия имени Эли Уитни. Игорь Сикорский стал первым лауреатом этой премии, учрежденной в честь людей, внесших выдающийся вклад в науку или юриспруденцию. Представлена на ежегодной конференции в городе Трамбулл, штат Коннектикут.

89. 14 мая 1971 года — удостоен премии Национальной обороны

имени Томаса Уайта Военно-воздушной академии США: «В знак признания большого вклада в национальную оборону и безопасность Соединенных Штатов».

90. 24 сентября 2015 года — историческое общество и город Трамбулл при поддержке Фонда Сикорского и исторического архива Сикорского установили постоянный мемориал в парке Абрахама Николса в честь постоянного жителя этого города Игоря Сикорского. Мемориал представляет собой собрание различных экспонатов в Музее достижений Игоря Сикорского (1889–1972), который изобрел современный вертолет и сделал ряд других открытий в области авиации.

Письма президентов и знаменитостей

Как мы уже говорили, на вертолетах Сикорского перемещалось множество американских президентов — от Дуайта Эйзенхауэра до нынешнего Трампа. Например, в июле 1969 года вертолетом «VH-3A» на борт авианосца «Хорнет» был доставлен президент Ричард Никсон, направлявшийся на встречу экипажа «Аполлона-11», возвращавшегося с Луны.

Дональд Трамп использовал вертолет «VH-3D» — модификацию вертолета Сикорского «S-61 Sea King» («Король морей») производства 1970-х годов, а также «Sikorsky VH-60N» — модификацию «Sikorsky UH-60 Black Hawk» («Черный Ястреб») производства 1980-х годов.

Во время президентства Джеральда Форда (1974–1977) инженерам Сикорского пришлось решать необычную проблему. Президент Форд имел довольно высокий рост — около 190 сантиметров, и часто задевал головой притолоку двери вертолета «VH-3D». Сотрудники фирмы придумали простое решение: надеть на алюминиевую планку резиновую накладку. Форд оценил изобретение и в шутку стал слегка ударять головой об эту накладку чуть ли не в каждом полете.

К 2023 году в президентский парк вертолетов предполагается поставить 17 новых вертолетов «VH-92A», которые заменят исторические «VH-3D» и «VH-60N». Дональд Трамп осмотрел новый президентский вертолет в июне 2019 года, при испытаниях отработывалась посадка «VH-92A» с белой крышей на южную лужайку Белого дома в Вашингтоне.

Первый президент, который начал использовать вертолеты Сикорского, прислал ему такое письмо (это и последующие письма перевела Л. С. Образцова):

«Белый дом
Вашингтон
12 сентября 1959 г.
Личная переписка

Дорогой г-н Сикорский!

Мне известно, что 14 сентября будет отмечаться двадцатая годовщина первого в Соединенных Штатах полета вертолета.

Я знаю, как много это событие значит для Вас. Являясь изобретателем этого воздушного судна, Вы по праву можете гордиться его успехами и постоянным совершенствованием.

Возможно, Вам известно, что в последние годы я часто пользуюсь вертолетами. Для моей работы они абсолютно незаменимы. Меня также всегда восхищали сообщения о спасательных операциях, в ходе которых, благодаря использованию уникальных возможностей Ваших машин, были спасены жизни многим людям, в иных обстоятельствах обреченным на гибель.

Благодаря своей изобретательности, а точнее сказать, вдохновенной настойчивости, Вы предоставили своим согражданам новые неожиданные возможности для необходимых действий при несении воинской службы.

Примите мои искренние поздравления.

С искренним уважением

Дуайт Эйзенхауэр».

А вот высказывание другого президента:

«Мечта человечества о полетах не имеет границ, и она вывела нас в космос. Но как бы мы ни стремились расширить границы наших знаний, источником вдохновения для нас навсегда останется Игорь Сикорский как провидец будущего.

Ричард Никсон».

На вертолетах Сикорского летали не только президенты, но и другие знаменитости. Например, вот письмо Сикорскому от Фрэнка Синатры:

«28 февраля 1963 г.
Г-ну Сикорскому И. И.
Sikorsky Aircraft
Стратфорд (штат Коннектикут)

Дорогой г-н Сикорский!
Я тоже с огромным энтузиазмом отношусь к вертолетам и с интересом читаю книгу, которую Вы мне прислали.
Большое спасибо, что вспомнили обо мне!
С искренним уважением

Фрэнк Синатра».

Приведем еще одно письмо, хотя это поздравление не покойному тогда Игорю Сикорскому, а его продолжавшей успешно работать фирме «Sikorsky Aircraft». Компанию поздравил президент США Рональд Рейган:

«Белый дом, Вашингтон
18 ноября 1988 года

Я с удовольствием передаю мои самые горячие поздравления компании «Sikorsky Aircraft» по случаю сдачи первого серийного VH-60 в эксплуатацию корпусу морской пехоты НМХ-1 30 ноября 1988 года. Я горжусь тем, что этот уникальный вертолет был доставлен для эксплуатации президентской вертолетной эскадрилье, пока я еще нахожусь на своем посту. Вот уже более 25 лет на вертолетах Сикорского летают президенты США. Вы можете гордиться своим стремлением к совершенству и отлично выполненной работой. Передаю вам мои наилучшие пожелания дальнейших успехов.

Дай вам Бог здоровья.

Рональд Рейган».

Увековечивание памяти Игоря Сикорского

В 2009 году Национальный банк Украины в серии «Выдающиеся

личности Украины» выпустил памятную монету из сплава нейзильбер с ровным матовым металлическим блеском без зеркальной поверхности номиналом две гривны. На аверсе изображен самолет «Илья Муромец», за который Игорь Сикорский в 1913 году получил всемирное признание. На реверсе монеты изображен портрет Сикорского в форме пилота, справа от которого на фоне рисунка вертолета Леонардо да Винчи размещены надпись «ІГОР СІКОРСЬКИЙ» и годы его жизни «1889–1972».

В октябре 2011 года депутаты Киевского горсовета проголосовали за переименование улицы Танковой в улицу Авиаконструктора Игоря Сикорского. Любопытно, что вопрос был внесен в повестку дня пленарного заседания горсовета в ответ на обращение посольства США. Именно на этой улице расположено посольство США в Украине.

Имя авиаконструктора присвоено Авиакосмическому лицу Национального авиационного лица Украины.

Именем Сикорского названа площадь в Приморском районе Санкт-Петербурга, где ранее находился Комендантский аэродром.

Именем Сикорского назван последний безымянный дальний бомбардировщик Ту-160 (впрочем, по мнению некоторых авиационных экспертов, уже устаревший).

В декабре 2012 года открыта мемориальная доска в церкви Святителя Николая Чудотворца (город Честер ареала Филадельфия, США) с надписью: «Инженер человеческих душ и, вне всякого сомнения, родоначальник самолето-и вертолетостроения».

В 1979 году Международный астрономический союз присвоил имя И. И. Сикорского кратеру на южном полушарии обратной стороны Луны. Кратер рассечен долиной Шредингера.

В честь И. И. Сикорского назван астероид № 10090, открытый сотрудниками Института теоретической астрономии Л. Г. Карачкиной и Г. Р. Кастель в Крымской астрофизической обсерватории 13 октября 1990 года.

В Киеве находится Международный аэропорт «Киев» имени Игоря Ивановича Сикорского (Жуляны).

Имя Сикорского носит Национальный технический университет Украины «Киевский политехнический институт», в котором учился Игорь Иванович Сикорский. Как мы уже писали, на территории этого института установлен памятник знаменитому авиатору в полный рост со знаменитой шляпой в руке.

Другой памятник Игорю Сикорскому был в конце августа 2019 года открыт в Международном аэропорту «Киев» имени Игоря Ивановича

Сикорского. Бронзовая скульптура юного Сикорского установлена на постаменте в виде полусферы со стилизованной картой мира. В руках авиаконструктор держит кинетическую модель вертолета с шестилопастным винтом. Лопасты вертолета вращаются под порывами ветра.

В 2017 году в дни традиционных научных чтений имени Игоря Сикорского в Санкт-Петербургском университете гражданской авиации установлен бюст Игоря Сикорского.

Первый музей, точнее мемориальная комната Сикорского, на пространстве бывшего СССР открыт в Кисловодске. Идею создания музея знаменитого авиаконструктора подсказало его близкое знакомство с русским композитором Сергеем Рахманиновым, память о котором хранят в музее «Театре русской эмиграции» (великий пианист и композитор часто бывал здесь и написал свои лучшие романсы). Уникальный архив в фотографиях передал кисловодчанам сын конструктора Николай Игоревич, скрипач, крестный сын Рахманинова. Среди экспонатов — трость Игоря Сикорского, его шарф, одно из первых американских изданий «Книги жизни» его отца Ивана Сикорского.

Что касается музея Сикорского в Киеве, то его собираются организовать в особняке на Ярославовом Валу, в котором родился, вырос и конструировал свои первые машины знаменитый авиаконструктор. В 1989 году в ожидании приезда в СССР сына Сикорского Сергея Игоревича дом спешно (и лишь внешне) отремонтировали и установили памятную доску. Потом ее украли, но воров не нашли. Дом находится на балансе министерства обороны Украины, и в 2000 году здание было передано в аренду Международному фонду возрождения наследия Сикорского. Фонд обещал сделать в особняке музей, но до сих пор так и не сделал. Ходили слухи, что Сергей Сикорский даже пожертвовал некоторую сумму на восстановление родового гнезда, но куда она делась, никто не знает.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Прогнозы и перспективы вертолетной индустрии ^[29]

По прогнозам «Forecast International», в период до 2025 года мировая индустрия произведет 4791 средний/тяжелый военный вертолет общей стоимостью 115,7 миллиарда долларов.

По числу произведенных машин лидером рынка в течение прогнозируемого периода будут «Вертолеты России». Российская компания произведет 1767 вертолетов, что составит 36,9 процента рынка. Второе место достанется компании «Sikorsky Aircraft» — 1271 вертолет и 26,5 процента рынка. «Boeing» займет третье место — 399 вертолетов и 8,3 процента рынка. Для «Avicopter» прогноз обещает 351 вертолет и долю рынка 7,3 процента.

В денежном эквиваленте первую позицию займет компания «Sikorsky Aircraft», которая выпустит продукции на сумму 32,1 миллиарда долларов (27,7 процента мирового объема). «Вертолетам России» отводится второе место — 29,8 миллиарда долларов и доля рынка 25,7 процента. «Boeing» останется на третьем месте с 14,2 миллиарда долларов и 12,3 процента рынка. Четвертую строчку в этом рейтинге аналитики FI оставляют за командой «Bell»/«Boeing V-22», которая, по их мнению, должна произвести продукции на общую стоимость 11,9 миллиарда долларов (10,2 процента рынка).

Возвращение к устойчивому росту в среднесрочной перспективе может произойти только после 2030 года. Возможным драйвером называется американская программа FVL, предусматривающая разработку вертолетной техники нового поколения. В соответствии с текущими планами будут разработаны платформы разных размеров, которые потенциально сгенерируют договорные возможности для многих производителей.

Пока рынок сжимается на фоне жесткой конкуренции вынужденных кооперировать основных производителей, появляются новые игроки из Китая, Турции и Кореи.

Компания «Leonardo» находится в процессе сложной реструктуризации. Компания «Airbus», приступившая к этому процессу два года назад, — в более лучшем положении. Обе компании имеют

собственную линейку средних/тяжелых вертолетов и являются членами консорциума «NH Industries», выпускающего многоцелевые NH90.

В партнерстве с «Boeing» компания «Leonardo» строит в Италии «Чинуки» для итальянской армии. Между тем первая продолжает делать их в США, а также производит самую последнюю версию боевого «Апач» (AH-64E Guardian). Кроме того, «Boeing» объединился с компанией «Bell» с целью производства V-22. Конвертоплан поставляется Корпусу морской пехоты и ВВС США, а первый экспортный заказ уже поступил от Сил самообороны Японии.

Линейка продуктов китайской компании «Avicopter» включает многоцелевой средний/тяжелый Z-8 и ударный вертолет/-10. «Korea Aerospace Industries» (KAI) быстрыми темпами развивает вертолет общего назначения «Surion» в семействе различных моделей, предназначенных для решения задач амфибийной высадки, эвакуации с поля боя, а также для правоохранительных органов.

Крупнейшим игроком в сегменте средних/тяжелых военных вертолетов стали «Вертолеты России». Прочность положения обусловлена популярностью Ми-8/17. В линейке производителя также ударные Ка-52 и Ми-28Н и транспортный гигант Ми-26.

В 2015 году «Sikorsky Aircraft» была приобретена компанией «Lockheed Martin», с которой вертолетостроителя объединяло многолетнее соучастие во многих проектах, в том числе в программах морского «MH-60R Seahawk», спасательного NH-60W и президентского VH-92. Можно ожидать, что на протяжении прогнозируемого периода «Sikorsky Aircraft» сможет воспользоваться популярностью семейств «Black Hawk» и «Seahawk» для сохранения позиций.

Прогноз для рынка гражданских вертолетов более оптимистичен. В долгосрочной перспективе (к 2034 году) мировой парк вырастет на 50 процентов, но в ближайшее время на объемы производства будет оказывать давление слабость энергетического рынка.

За последнее десятилетие мировой рынок гражданских вертолетов почти утроился. Рост был вызван расширением сферы применения в нефтегазовой отрасли, правоохранительными и прочими ведомственными органами. Тенденция усилилась за счет резкого скачка технологий и последующей коммерциализации проектов конвертопланов (AW609) и других экспериментальных моделей.

Ближайшее будущее будет зависеть от того, насколько быстро прекратится спад в секторе офшорной разведки нефти и газа, на долю которого приходится 40 процентов спроса на новые гражданские

вертолеты.

Продолжающийся экономический спад в Бразилии и замедление темпов роста в Китае усиливают негативные тенденции. Тем не менее рынок будет поддерживаться растущим спросом со стороны правоохранительных органов, экстренных медицинских и пожарных служб, туроператоров и летных школ.

Если не произойдет ничего экстраординарного, то и существенных изменений ожидать в рейтингах производителей не придется. Разве что производители легких вертолетов могут немного приподнять свои продажи за счет увеличения спроса в традиционных сегментах.

По данным FI, лидером останется «Airbus», доля которого сегодня составляет 20,145 процента. За ним будут следовать «Robinson» (18,804 процента), «Bell» (15,561 процента) и «Вертолеты России» (12,497 процента). «Leonardo» (9,181 процента) и «Sikorsky Aircraft» (7,658 процента) займут пятую и шестую позиции. Хотя не совсем понятно, за счет каких моделей последняя сможет сохранить свои семь процентов рынка. «Guimbal» (2,472 процента), «Boeing» (2,034 процента), KAI (1,552 процента) и «Enstrom» (1,337 процента) не смогут оказать серьезной конкуренции.

За последние годы поставки вертолетов западного производства в РФ сократились на 70 процентов. Российским заказчикам было передано всего 37 единиц.

Больше всего пострадала компания «Robinson», нацеленная на частного покупателя. Ориентированные на госсектор и коммерческих операторов производители понесли потерь меньше, а «Bell» даже продемонстрировала небольшой рост.

Совместный проект «Leonardo» и «Вертолетов России» по сборке AW139 в Томилине буксует, но благодаря этой инициативе в России сегодня эксплуатируется более двадцати таких вертолетов. Определенную перспективу для СП имеет план Роснефти закупить крупную партию AW189.

Другие проекты локальной сборки (легких вертолетов «Airbus» и «Bell») пока больше выглядят декларативно. Правда, «Airbus» рассчитывает предложить операторам финансовую поддержку, что может положительно повлиять на продажи.

На фоне падения финансовых показателей крупнейших западных производителей статистика «Вертолетов России» выглядит вполне достойно. Ослаблением позиций на нашем рынке западных производителей должны и планируют воспользоваться «Вертолеты России». Причем в

заново открытом для себя сегменте легких машин.

«Ансат» и Ка-226Т после непростого пути наконец подошли к его логическому завершению. Точнее сказать, к самому началу продаж на внешних рынках. Вертолеты доведены до ума и предлагаются в гражданских вариантах. Ими живо интересуются иностранные покупатели. Не менее важен несомненный успех «Ансата» внутри страны^[30]. Уже есть первый заказчик «Ансата» в медицинской версии (Минздрав Татарстана) и первая компания, получившая «Ансат» в VIP-комплектации («Русские Вертолетные Системы»). И это только начало.

Не зря эксперты FI, да и не только они, в долгосрочной перспективе отводят «Вертолетам России» четвертую строчку в рейтингах на рынке гражданских вертолетов. Российский вертолетный холдинг практически вышел на рубежи, озвученные в 2007–2008 годах. Многие западные аналитики уже дают ему даже большую долю рынка, в том числе и по финансовым результатам.

Бренд стал узнаваем. Его признали за равного и начали уважать во всем мире, а не только на постсоветском пространстве и в странах третьего мира. Можно сказать, что уровень «Вертолетов России» вырос настолько, что говорить о холдинге можно только как о крупном производителе с мировым именем. Им можно гордиться, хотя в такую возможность лет пятнадцать назад верили немногие.

Приложение 2

Работы Игоря Сикорского

Невидимая борьба / Пер. с англ. Ф. Кокоши. Charles Scribner's Sons, 1947.

Эволюция души: Лекция в Фонде Уильяма Ф. Айерса в Бриджпорте, Коннектикут, США, 15 ноября 1949 года// (<http://www.sikorskyarchives.com/theevol1.html>)

The story of the Winged-S. Late development and recent photographs of the helicopter. An autobiography by Igor I. Sikorsky. 10-th print, NY, Dodd, Mead, 1958.

Отче наш: Размышление о Молитве Господней *Пер. с англ. Ф. Кокоши, Н. Макеевой* / https://royallib.com/book/sikorskiy_igor/Otche_nashquot_razmishleniya_o_molitve_gospodney.html

Воздушный путь. М.: Русский путь, YMCA-Press, 1998.

Небо и Небеса: Религиозно-философские работы выдающегося авиаконструктора / Пер. с англ. Александра (Милеант); под общ. ред. Сергея (Стурова). СПб.: Изд. храма Воскресения Христова у Варшавского вокзала, 2005.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И. И. СИКОРСКОГО

1889, 25 мая (6 июня) — в Киеве в семье профессора психологии Ивана Алексеевича и Марии Стефановны Сикорских родился сын Игорь, пятый ребенок в семье.

1897 — поступил в Первую киевскую гимназию.

1903 — поступил в Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге.

1906 — окончил общий курс в Морском кадетском корпусе и отправился в Париж в Техническую школу Дювиньо де Ланнуа.

1907 — возвращается из Парижа и поступает в Киевский политехнический институт Императора Александра II.

1908 — вступает в Воздухоплавательный кружок этого института, в следующем году преобразованный в Киевское общество воздухоплавания.

1909, январь — вторая поездка в Париж, знакомство с Фердинандом Фарбером и обучение в авиационной школе. Покупка авиационных двигателей. Через три месяца возвращение домой.

Июль — во дворе своего дома строит свой первый вертолет по соосной схеме с двигателем «Анзани».

Осень — третья поездка в Париж. Возвращение с двумя двигателями «Анзани».

Декабрь — постройка вместе с Федором Былинкиным аэросаней.

1910, весна — впервые в России взлетает в беспилотном режиме второй вертолет Игоря Сикорского.

Апрель — построен первый пилотируемый аэроплан (биплан) БиС-1, который смог лишь на сантиметры оторваться от земли.

13(26) июня — успешный полет второго аэроплана БиС-2, день рождения Сикорского как авиаконструктора.

1911, май — осень — первый настоящий успех Сикорского, продолжительные полеты на аэроплане С-5 с двигателем «Аргус», в том числе первый в России полет с пассажиром.

19 августа — получает пилотское удостоверение № 64 Российского императорского аэроклуба от имени Международной авиационной федерации.

29 декабря — первый мировой рекорд скорости самолета С-6 — 111

километров в час с двумя авиаторами на борту.

1912, март — апрель — получение Большой золотой медали на Второй международной воздухоплавательной выставке. Там же подписан контракт на работу в качестве генерального авиаконструктора в авиационной мастерской Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ).

Май — переезд в Санкт-Петербург.

30 сентября — получен приз 30 тысяч рублей на конкурсе, устроенном Военным министерством с целью заказа большой партии самолетов.

1913, май — завершение сборки, испытаний и сдача в эксплуатацию первого в мире гигантского четырехмоторного самолета «Гранд», впоследствии переименованного в «Русский Витязь».

1914, 29 января — первый круговой полет первого в мире пассажирского (16 человек вместе с экипажем) гигантского четырехмоторного аэроплана, тоже названного «Русский Витязь».

10 июня — старт знаменитого рекордного авиаперелета Санкт-Петербург — Киев — Санкт-Петербург на аэроплане «Илья Муромец-Б» с экипажем (четыре человека).

17 июня, 28 июня — приземление в Киеве, вылет обратно в Санкт-Петербург и завершение перелета в 2500 километров с мировым рекордом по дальности перелета.

1 августа — объявление Германией войны России. Начало Первой мировой войны.

Декабрь — создание под Варшавой эскадры «Муромцев» из двенадцати самолетов во главе с Михаилом Шидловским. Положено начало стратегической авиации.

1915, 21 февраля — первый боевой вылет «Ильи Муромца». Всю войну самолеты эскадры действовали весьма успешно в качестве разведчиков и бомбардировщиков.

1916, 22 мая — 7 сентября — эскадра успешно участвует в Брусиловском прорыве.

1917, 23 февраля (8 марта) — 3(6) марта — Февральская революция. Крах Российской империи. Развал армии и экономики, забастовки на «Руссо-Балте».

Март — Сикорский едет в Киев, вступает в брак с Ольгой Симкович. Вскоре возвращается в Санкт-Петербург.

Июль — самолеты Сикорского успешно участвуют в бесславном наступлении Юго-Западного фронта.

25 октября (7 ноября) — Октябрьская революция. Прекращение работы «Руссо-Балта». Угроза ареста.

1918, март — Сикорский уезжает в Мурманск, находящийся под управлением стран Антанты.

Апрель — через Лондон прибывает в Париж и приступает к проектированию тяжелого бомбардировщика. Но вследствие окончания войны финансирование проекта прекращено.

1919, 2 (19) февраля — в Киеве умирает Иван Алексеевич Сикорский, отец авиаконструктора.

30 марта — Сикорский прибывает в Нью-Йорк.

20 ноября — заключен контракт на проектирование трехмоторного самолета. После разрыва контракта Сикорский зарабатывает на жизнь преподаванием.

1923, февраль — в Америку приезжают сестры Сикорского Ольга с его дочерью Татьяной и Елена с двумя детьми.

5 марта — зарегистрирована авиационная компания «Sikorsky Aero Engineering Corporation» (впоследствии «Sikorsky Aircraft») во главе с Игорем Сикорским. Начало проектирования и строительства первого самолета.

1924, 27 февраля — венчание Сикорского с Елизаветой Семион в православном соборе Нью-Йорка.

24 сентября — первый полет первого американского самолета Сикорского S-29A.

1926, 23 августа — первый полет самолета S-35, предназначенного для трансатлантического перелета.

1927, 27 мая — Чарлз Линдберг в одиночку на одномоторном моноплане совершил трансатлантический перелет. Конец эпохи бипланов.

1928, июль — построена чрезвычайно удачная комфортабельная полутороплан-амфибия S-38. Фирма получила множество заказов и переезжает в Стратфорд, вблизи порта Бриджпорт.

1929, 30 июня — компания Сикорского входит в качестве филиала в крупную корпорацию «United Aircraft and Transport» (позднее «United Aircraft»). Строится «летающая яхта» S-39.

1931 — построен и хорошо продавался «летающий клипер» S-40.

1935 — самолеты S-42 первыми проложили маршрут через Тихий океан с западного побережья США на Филиппины, в 1937 году S-42 открыли южно-тихоокеанскую трассу в Новую Зеландию.

1937, июль — начало коммерческой эксплуатации S-42 на линиях США — Ньюфаундленд — Англия и США — Бермуды — Азоры — Португалия.

13 августа — первый полет последнего, сконструированного лично Сикорским самолета S-44.

1939, 1 апреля — образование компании «Vought-Sikorsky Aircraft».

1 сентября — начало Второй мировой войны.

14 сентября — поднят в воздух на привязи первый американский вертолет Сикорского VS-300.

1940, весна — первые пилотируемые лично Сикорским полеты VS-300.

1942, 14 января — в воздух поднят чрезвычайно удачный вертолет S-47 (армейское обозначение R-4). Зимой того же года вертолет был принят в серийное производство.

1943, октябрь — доказавший преимущества одновинтовой схемы и исчерпавший свои возможности вертолет VS-300 отправлен в музей.

1944, 3 января — первое использование S-47 в спасательной миссии.

Апрель — S-47 впервые принимает участие в боевых действиях в Бирме.

1946, октябрь — первое гражданское применение вертолета S-51 — доставка грузов и людей из Чикаго в аэропорт, а также почты в Калифорнию.

1950, 25 июня — начало корейской войны.

1950–1953 — активное и чрезвычайно успешное использование вертолетов S-51 и S-55 для спасения раненых и переброски войск в ходе корейской войны. Всего спасено около 25 тысяч человек.

1952, 27–31 июля — первый в мире трансатлантический перелет на вертолете S-55 (с промежуточными посадками).

1953, 18 декабря — первый полет первого для Сикорского тяжелого вертолета S-56 с одним несущим винтом и пятилопастным винтом.

1954, 3 марта — первый полет боевого противолодочного вертолета S-58. Использовался также морпехами при охране перелетов президента США. Два S-58 были проданы в СССР.

1956, октябрь — 1957, март — активное участие S-55 в боевых действиях во время второй арабо-израильской войны.

1957 — Игорь Сикорский уходит на пенсию, но продолжает полноценное участие в проектировании вертолетов.

1959, 5 марта — первый полет «небесного крана» S-60 «Skycrane», спроектированного Сикорским в домашнем кабинете. Послужил прототипом для создания летающего крана S-64.

1962, 9 мая — первый полет летающего крана S-64. Отлично зарекомендовал себя во Вьетнаме, где у него не было конкурентов.

1965, март — 1973, 29 мая — полномасштабное военное вмешательство США в конфликт во Вьетнаме. Активное участие во вьетнамской войне принимали вооруженные и бронированные S-58 под

наименованием «UH-34D Seahorse» («Морской конек»). Уже за первые четыре месяца боев эскадрон S-58 совершил более 15 тысяч боевых вылетов, десантировал 25 тысяч солдат и перевез 60 тысяч пассажиров.

1967 — первый беспосадочный перелет вертолета HH-3E фирмы Сикорского через Атлантический океан при девяти дозаправках в воздухе. Старт в Нью-Йорке, приземление в Ле Бурже под Парижем. Дальность полета почти семь тысяч километров.

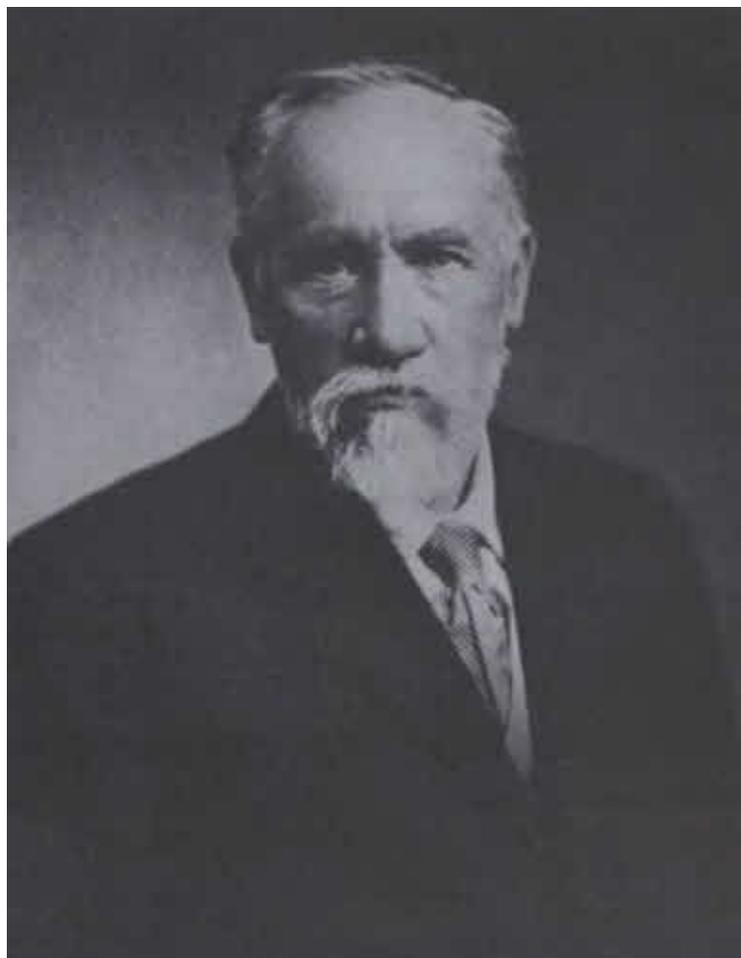
1970, *конец августа* — первый полет последнего спроектированного Сикорским вертолета S-67 «Blackhawk» («Черный ястреб»). На этом вертолете были установлены мировые рекорды скорости, продержавшиеся восемь лет.

1972, *26 октября* — в возрасте 83 лет скончался Игорь Иванович Сикорский.

ИЛЛЮСТРАЦИИ



И. С. Шварцман



Знаменитый психиатр и педагог Иван Алексеевич Сикорский



Кадет Игорь Сикорский (справа) с братом Сергеем и сестрами

Юрїя Бартошевича.

Судъ надъ Кіевскими
== ВАМПИРАМИ. ==

(Дѣло объ убійствѣ Андрюши Юшкинскаго)

ИЗДАНИЕ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА «ПРЯМОЙ ПУТЬ».

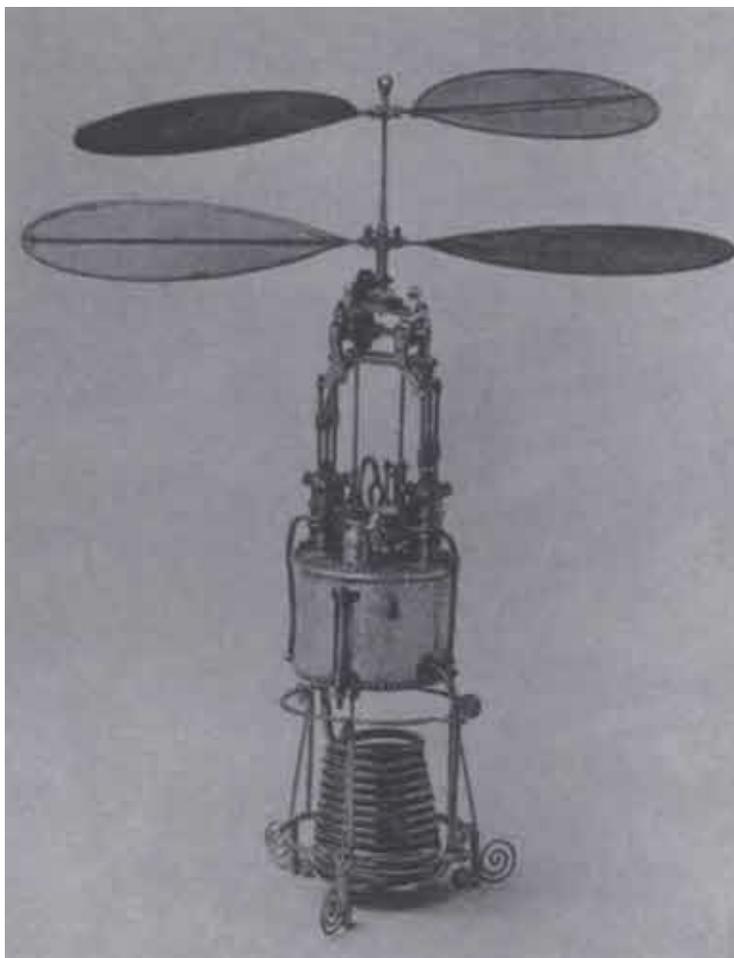


Самовольно издано. Тип. «СВѢТЪ»
СВѢТЪ, Киевъ. 1906. 2. 134.

Одно из изданий о деле Бейлиса



Бывший дом семьи Сикорских в Киеве. Современное фото



Модель геликоптера д'Амекура



Вертолет братьев Жака и Луи Бреге и Шарля Рише



Игорь Сикорский на своем первом самолете



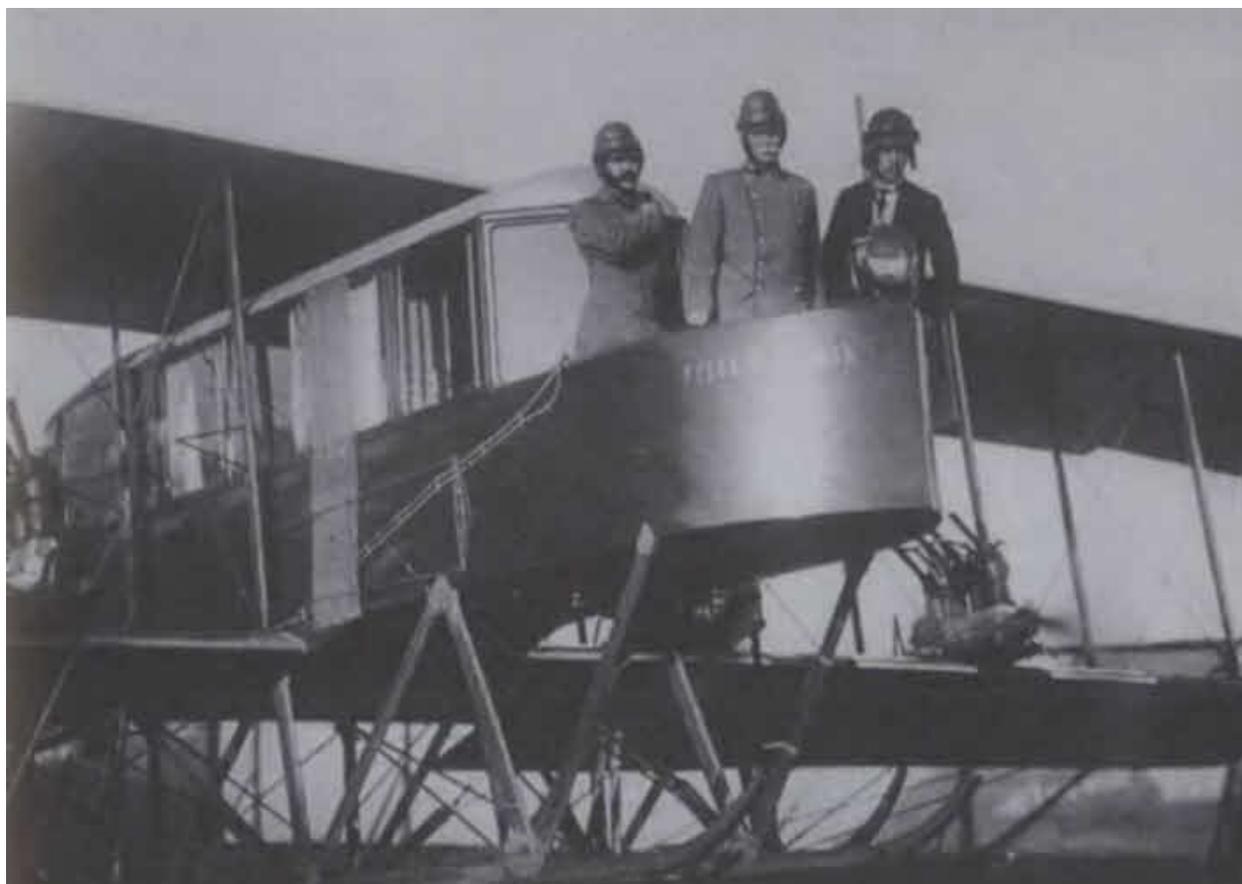
Игорь Иванович в костюме летчика. 1914 г.



Игорь Сикорский возле своего самолета Бис-2



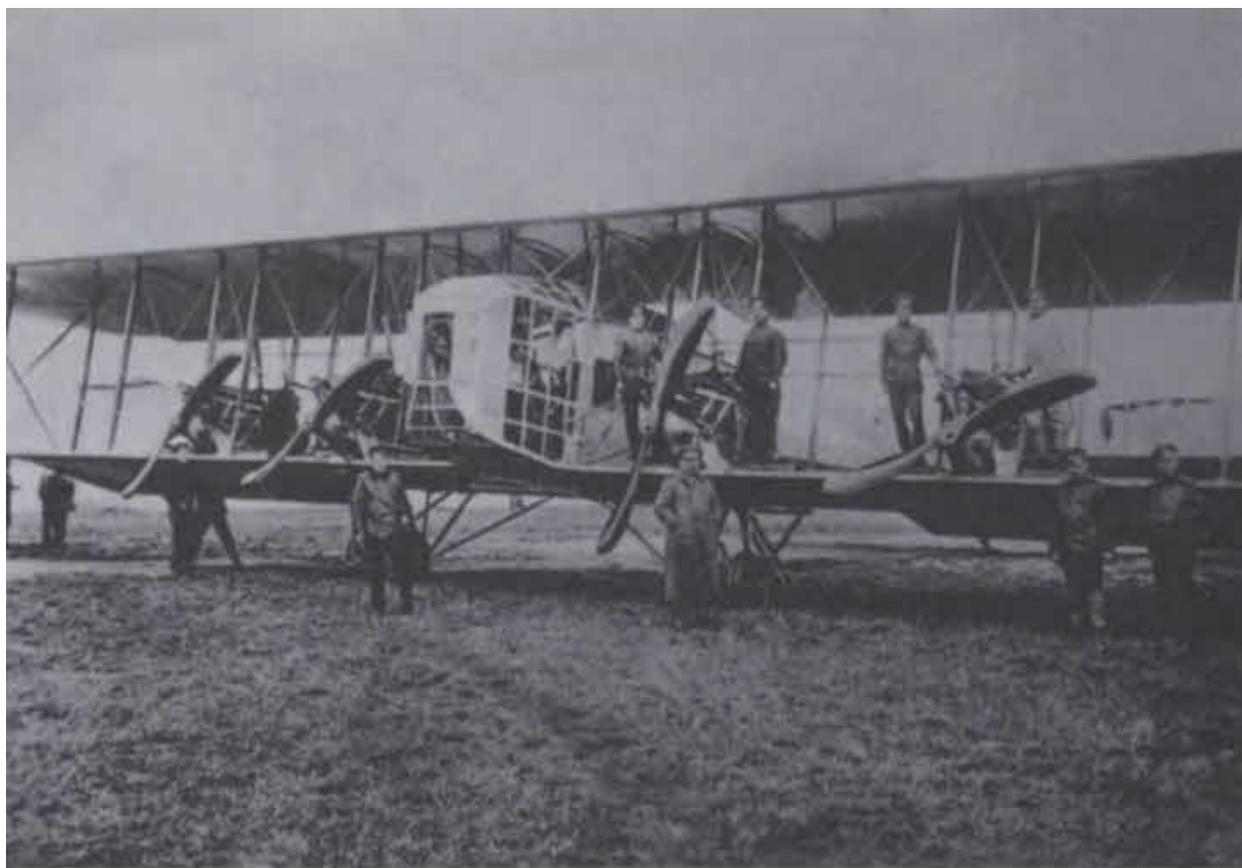
Сикорский на С-5 во время киевских маневров



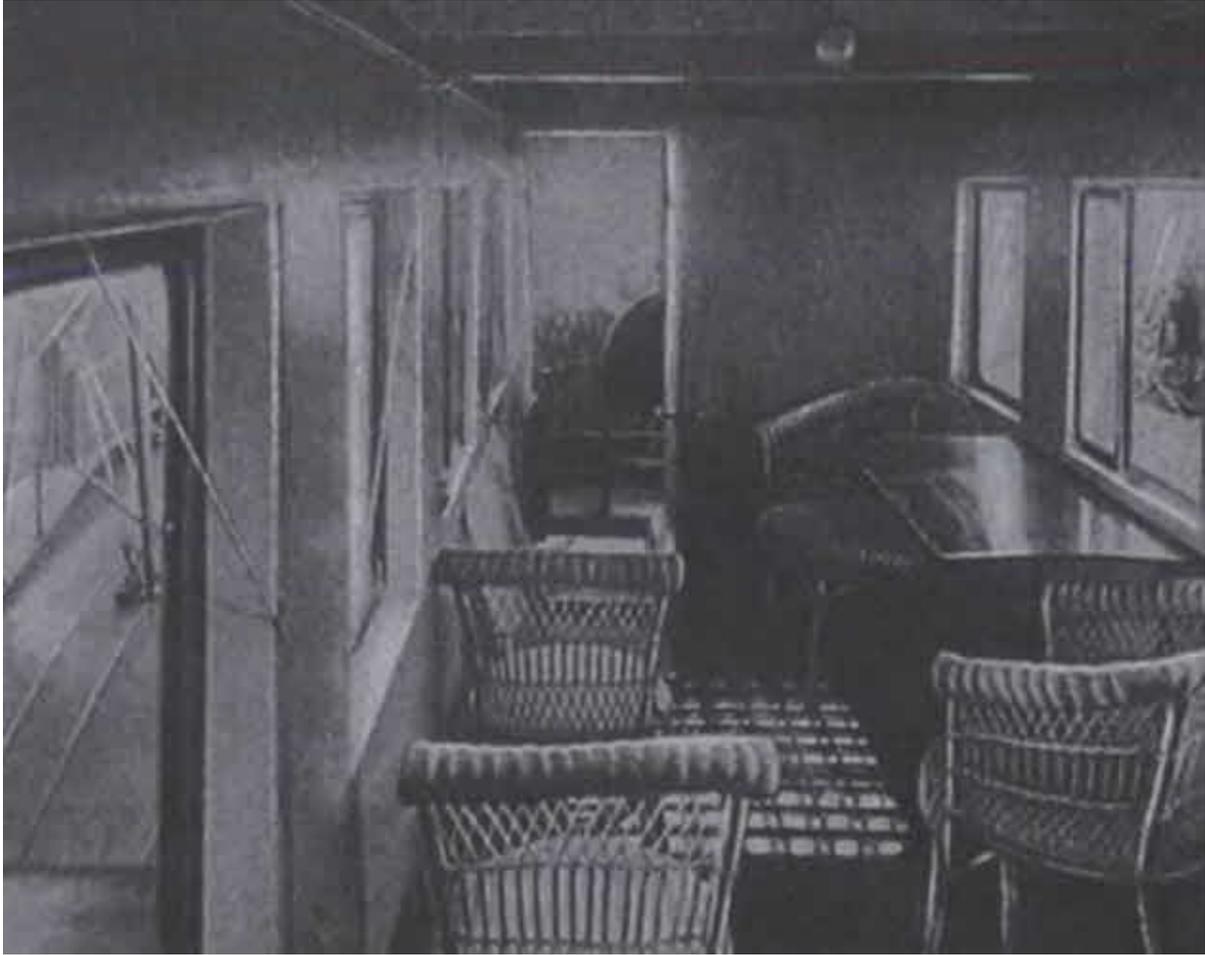
*Сикорский с авиаторами Гейнером и Каульбарсом на борту самолета
«Русский витязь». 1913 г.*



*И. И. Сикорский и император Николай II на борту «Русского витязя».
Лето 1913 г.*



Самолет «Илья Муромец»



Пассажирский салон самолета



*Игорь Иванович Сикорский на передней площадке первого экземпляра
«Ильи Муромца»*



«Илья Муромец» в полете



Игорь и Елизавета (Элизабет) Сикорские



*Рахманинов, Сикорский и механик барон Соловьев у самолета S-29A.
1924 г.*



Эмигранты из России, сотрудники Сикорского, перед самолетом S-29А



Игорь Сикорский пилотирует вертолет в своей знаменитой шляпе — федоре



Сикорский первый раз поднимает в воздух VS-300. 1939 г.



Сикорский демонстрирует надежность спасательной лебедки вертолета «Sikorsky R-4»



*Игорь Сикорский и Орвил Райт у первого вертолета Сикорского,
поставляемого американской армии*



Вертолетный завод компании Сикорского в Стратфорде



Многоцелевой вертолет Сикорского S-62 со спасательной корзиной



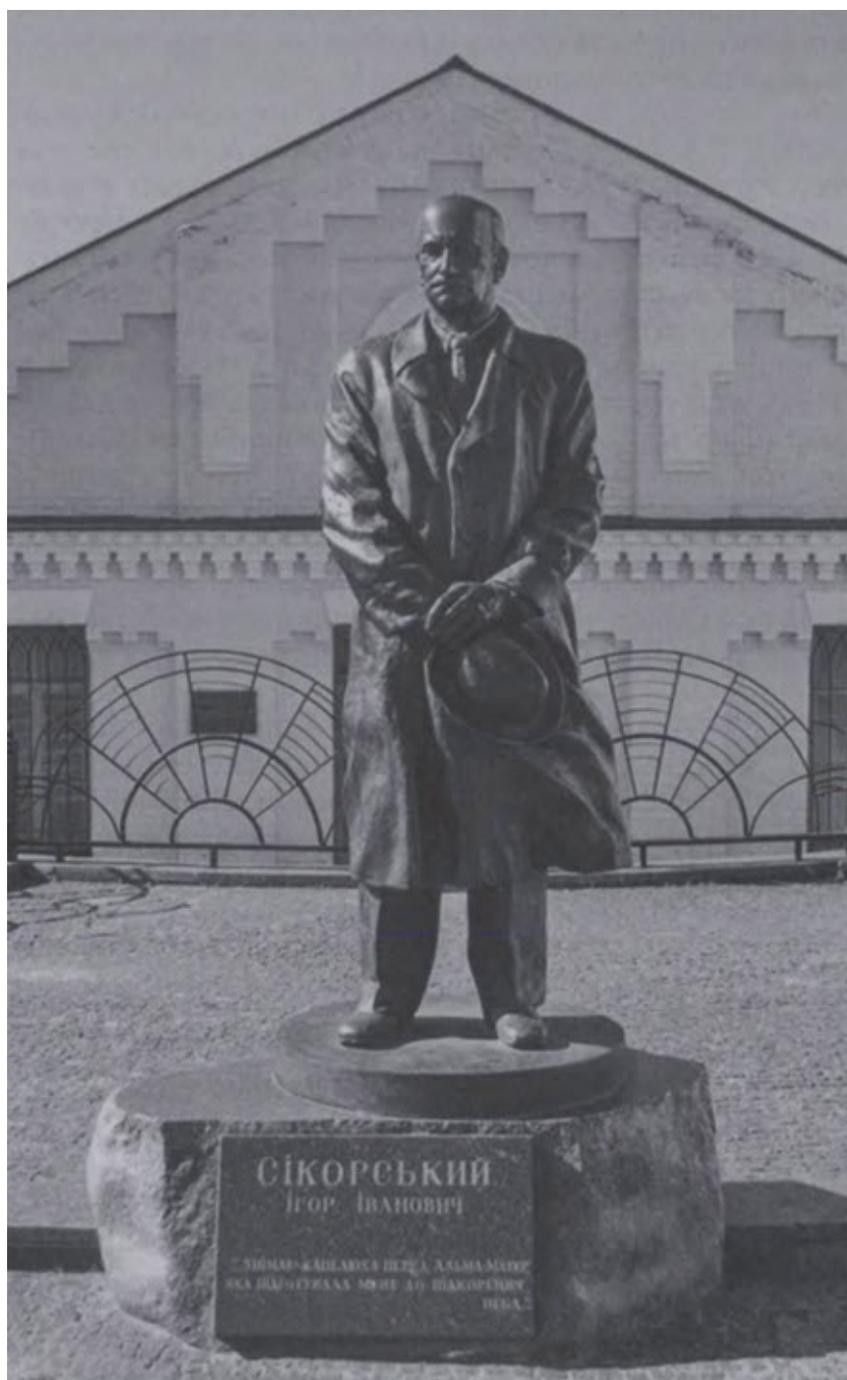
Тяжелый вертолет-кран S-64



Игорь Иванович Сикорский с астронавтом Нилом Армстронгом



С сыном Сергеем



Памятник Сикорскому во дворе Национального технического университета Украины

ЛИТЕРАТУРА

Брэдбери Р Человек в небе. М.: Молодая гвардия, 1967 (Библиотека современной фантастики. Т. 25).

Гальперин Ю. М. Воздушный казак Вердена. М.: Молодая гвардия, 1990.

Головкин И. Настоящий «Илья Муромец»: К 120-летию Игоря Сикорского // http://ricolor.org/history/eng/avia/13_08_09/

Искры. 1914. 29 июня.

Искры. 1914. № 25.

Исторический архив И. И. Сикорского // www.sikorskyarchives.com

Катышев Г И., Михеев В. Р Крылья Сикорского. М.: Воен-издат, 1992.

Маркусь Д. Игорь Сикорский: «Мой род — чисто украинского происхождения» // Наше життя. 2009. Т. 66. № 6.

Михеев В. Р Неизвестный Сикорский: «Бог» вертолетов. М.: ЭКСМО, 2010.

Нехамкин И. Игорь Сикорский: Воплощение мечты // Вестник. 2002. 14 февраля.

Новик М. Марсель Пля: Чернокожий герой России // Загадки истории. 2019. № 21. Май.

Саукке М. Б. Неизвестный Туполев. М.: Русские Витязи, 2006.

Сикорский И. А. Экспертиза по делу об убийстве Андрюши Ющинского // http://www.uhlib.ru/nauchnaja_literatura_prochee/_russkaja_rasovaja_teorija_do_1917_goda_tom_1/p13.php

Сикорский И. И. Послание Молитвы Господней /Пер. с англ. К. Глинки // Лебедь. № 299.

Чемакин А. Мы — русские, и Киев — наш: К столетию со дня смерти профессора Сикорского // ukraina.ru.

Шавров В. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М.: Машиностроение, 1978.

INFO

Образцов П. А.

О-23 Игорь Сикорский: Четыре войны и две родины знаменитого авиаконструктора / Петр Образцов. — М.: Молодая гвардия, 2021. — 239[1] с.: ил. — (Жизнь замечательных людей: сер. биогр.; вып. 1875).

ISBN 978-5-235-04435-7

УДК 629.7(092)

ББК 39.5г

знак информационной продукции 16+

Образцов Петр Алексеевич
ИГОРЬ СИКОРСКИЙ:
ЧЕТЫРЕ ВОЙНЫ И ДВЕ РОДИНЫ ЗНАМЕНИТОГО
АВИАКОНСТРУКТОРА

Редактор *Е. В. Смирнова*
Художественный редактор *К. В. Забусик*
Технический редактор *М. П. Качурина*
Корректор *Г. В. Платова*

Сдано в набор 01.12.2020. Подписано в печать 12.01.2021.
Формат 84x108/32. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная.
Гарнитура «Newton». Усл. печ. л. 12,6+0,84 вкл. Тираж 3000 экз.
Заказ 2033.

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства:
127055, Москва, Сущевская ул., 21. Internet: <http://gvardiya.ш>. E-mail: dsel@gvardiya.ru

Отпечатано с готовых файлов заказчика в АО «Первая Образцовая типография», филиал «УЛЬЯНОВСКИЙ ДОМ ПЕЧАТИ» 432980, Россия, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

.....

Сканирование/обработка: TomPlatz/vtjir
FB2 — mefysto, 2022

.....

Петр Алексеевич Образцов (р. 1950) — писатель, переводчик, журналист. Кандидат химических наук. Автор более двадцати научно-популярных и художественных книг, многих публикации в СМИ и литературных журналах.

Игорь Сикорский не изобретал вертолет, зато создал семейство лучших в мире вертолетов, на которых почти во всех войнах XX и XXI веков перевозили морских пехотинцев и врачей, почту и средства тушения пожаров, негабаритные грузы и обычных пассажиров — и даже президентов США. В России этот русско-американский гений создал первые в мире огромные многомоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», а в Америке, где его почтительно называли Мистер Геликоптер, — необыкновенные гидросамолеты, пересекавшие Атлантику и Тихий океан еще до Второй мировой войны.

Петр Образцов



*Петр Алексеевич
Образцов (р. 1950) —
писатель, переводчик,
журналист. Кандидат
химических наук.
Автор более двадцати
научно-популярных
и художественных книг,
многих публикаций
в СМИ и литературных
журналах.*

Игорь Сикорский не изобретал вертолет, зато создал семейство лучших в мире вертолетов, на которых почти во всех войнах XX и XXI веков перевозили морских пехотинцев и врачей, почту и средства тушения пожаров, негабаритные грузы и обычных пассажиров — и даже президентов США. В России этот русско-американский гений создал первые в мире огромные многомоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», а в Америке, где его почтительно называли Мистер Геликоптер, — необыкновенные гидросамолеты, пересекавшие Атлантику и Тихий океан еще до Второй мировой войны.

книга упакована
в биоразлагаемую пленку

ISBN 978-5-235-04435-7



9 785235 044357 >

М О Л О Д А Я Г В А Р Д И Я



notes

Примечания

Цит. по: *Менжулин В. Другой Сикорский. Неудобные страницы истории психиатрии.* Киев: Сфера, 2004.

Тогда и этот термин не имел отрицательного значения. — *Здесь и далее примечания автора.*

Чаще пишут «де Ланно», но правильнее все-таки де Ланнуа (Duvignau de Lanneau). Город Ланнуа находится на севере Франции.

4

Планирование.

Сайт «Дом Сикорского»: [https://www.facebook.com/ domsikorsky/](https://www.facebook.com/domsikorsky/)

Лошадиная сила (л. с.) — внесистемная единица мощности, 1 л. с. равна 0,735 кВт. В настоящее время в России используется только для расчета транспортного налога и ОСАГО при вычислении мощности двигателей внутреннего сгорания.

Жак и Луи Бреге — представители знаменитой семьи часовщиков Бреге.

Осоавиахим (Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству) — советская общественно-политическая оборонная организация, существовавшая в 1927–1948 годах, предшественник ДОСААФ — Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

Историческая местность в Шевченковском районе Киева, сейчас здесь расположена станция «Сырец» Киевского метрополитена.

Аэроплан С-7 пилотировал летчик РБВЗ Георгий Янковский. В Гражданскую войну он участвовал в Белом движении, в годы Второй мировой войны служил в нацистском Русском корпусе, воевал с югославскими партизанами, погиб в 1943 году в Сараеве.

Сейчас мы называем его механиком.

12

Около 750 килограммов.

13

Примерно 420 метров в 1 сантиметре.

Корпусный аэродром был основан в 1910 году за городской чертой Санкт-Петербурга между Лиговским каналом и линией Варшавской железной дороги. В сентябре 1911 года на Корпусном аэродроме состоялся первый конкурс аэропланов отечественной конструкции. В северной части аэродрома построили несколько ангаров и элинг для дирижаблей... С 1913 года на аэродроме помещалась Первая авиационная рота — практически первое в России чисто авиационное звено

ВСНХ — Высший совет народного хозяйства — наименование центральных государственных органов управления народным хозяйством в СССР.

Правнуком Николая Борисовича Делоне был Вадим Николаевич Делоне, известный русский поэт, писатель и диссидент, один из восьми советских граждан, которые 25 августа 1968 года вышли на Красную площадь с плакатами против советской оккупации Чехословакии. Был осужден на два года и десять месяцев лагерей, умер в Париже. Ровно через 50 лет, в 2018 году, на том же месте Красной площади такой же плакат «За вашу и нашу свободу» развернул его двоюродный брат Сергей Шаров-Делоне и также был задержан полицией.

Откуда Сикорскому было тогда знать, что современные истребители летают сейчас со скоростью 3600 километров в час, а обычные пассажирские самолеты со скоростью до 800 километров в час. Впрочем, и современные высокоскоростные поезда, например японский «Синкансэн», перевозят пассажиров со скоростью до 350 километров в час. А в Китае в декабре 2019 года начата постройка поезда на магнитной подушке, который будет передвигаться в вакуумированной трубе. Его скорость должна достигать 600 километров в час.

Аэродром назван в честь сына президента Теодора Рузвельта Квентина Рузвельта, погибшего в Первую мировую войну.

Любопытно, что эта бывшая птицеферма располагалась на острове Лонг-Айленд совсем недалеко от того места, где двадцатью годами ранее другой знаменитый православный эмигрант из Европы, Никола Тесла, построил гигантскую радиобашню. Сикорский и Тесла были знакомы, хотя и не слишком близко.

Лояльное к большевистской власти движение в русском православии, признававшее справедливость Октябрьской революции.

В те годы территория бывшей Бессарабской губернии Российской империи была аннексирована Румынией, граница с СССР проходила по реке Днестр.

Отметим, что в автобиографии «История крылатого «С» Сикорский ни разу не упоминает Вюта, инициал которого входит в аббревиатуру, составляющую фирменное название VS-300.

Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: В 2 т. М.: Госполитиздат, 1958.

Акт о капитуляции Германии был подписан в берлинском предместье Карлсхоф 8 мая 1945 года в 23 часа 01 минуту. В Москве в это время был уже 1 час ночи 9 мая. Именно этот день Сталин объявил днем окончания Великой Отечественной войны, хотя весь мир празднует день капитуляции 8 мая.

В 2015 году «Sikorsky Aircraft» была продана компании «Lockheed Martin».

Этот корабль носил следующие названия (в порядке присвоения): «Советский Союз» (проект), «Рига» (закладка), «Леонид Брежнев» (спуск на воду), «Тбилиси» (испытания) и наконец — «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» (1990). На момент написания этой книги кораблю исполнилось 35 лет.

В январе 2020 года ракетами с американского беспилотника были убиты генерал Корпуса стражей исламской революции Касем Сулеймани и еще семь человек. Осенняя 2020 года война между Арменией и Азербайджаном за Нагорный Карабах стала первой войной с массовым применением дронов.

Расстрелянный Евгений Боткин был сыном знаменитого Сергея Боткина, в честь которого названа, в частности, московская Боткинская больница.

Обзор мирового рынка вертолетов подготовлен В. Шошиным из Ассоциации вертолетной индустрии ©AviaRu. Приводится в сокращении.

По-татарски «ансат» — «простой», «несложный».