

Игорь Сикорский



К столетию полета «Гранда»

М.Н. Толстой,

Президент Клуба петербуржцев в Сан-Франциско, для Русской Жизни

13 мая 1913 года в небо над Санкт-Петербургом поднялся самый большой в мире самолет «Гранд». Четыре мотора в ряд под верхним крылом, застекленная пассажирская кабина на 12 человек с креслами вокруг большого стола (ну просто не кабина, а дачная веранда), а впереди, на носу, открытый балкон с ограждением по пояс, чтобы можно было выйти и, наслаждаясь встречным ветром со скоростью 100 верст в час, глядя сверху, любоваться окрестностями.

Невиданное достижение, мировой рекорд. Присутствует царь со свитой, он с восхищением наблюдает за новым успехом России в области воздухоплавания и награждает пилота, который сам сконструировал этот самолет, золотыми часами с двуглавым орлом на крышке. Царь поднимается по приставной лесенке на высокий носовой балкон самолета вместе с героем дня – молодым инженером-конструктором и авиатором, Игорем Ивановичем Сикорским. Сикорскому 24 года. Через 5 лет он станет эмигрантом, отлученным от дела своей жизни, в России его имя будет запрещено к упоминанию.

100 лет прошло со времени события, положившего начало

многомоторной тяжелой авиации и мировой славы её создателя. В архиве музея Русской культуры в Сан-Франциско хранятся фотографии и вырезки из эмигрантских газет и журналов, собранные русскими изгнанниками, которые дорожили успехами своего великого соотечественника, прославившего в 20-м веке и Россию, и Америку. Пользуясь этими материалами, попробуем и мы приглядеться поближе к этой интереснейшей личности.

При жизни И.И. Сикорского о нем было много написано и журналистами, и им самим, но главным образом о его самолетах. Сегодня, отмечая 100-летний юбилей полета «Гранда», старшего брата знаменитых «Русского витязя» и «Ильи Му-

ромца», гораздо интереснее посмотреть на личность их создателя, чем на технические новинки его времени, которые его прославили – самолеты-амфибии, летающие лодки и, конечно, вертолеты – всё, что он создавал, было лучшим в мире – и попытаться понять, почему ему это удавалось?

Русская эмиграция видела в нем воплощение русской идеи – покорение глобальных просторов, выше, дальше и лучше всех в мире. Американцам нравилась в нем прагматичность и эффективность, гибкость мышления, способность легко браться за новые проекты, не тяготиться «грузом прошлого» в технических идеях. Но для американцев оставались загадкой структура и принципы его мышления – за-

гадочная русская душа.

Русский писатель-эмигрант Георгий Гребенщиков находил корни успеха Сикорского в его глубокой православной религиозности, в которой он вырос и воспитывал своих четырех сыновей, в преданной любви жены – Елизаветы Алексеевны.

Сотрудники – рабочие и инженеры, все – русские эмигранты – с энтузиазмом работали в его мастерской, под открытым воздухом, на задах фабричного двора на Лонг-Айленде, создавая в 1923 году первый американский самолет Сикорского, порой месяцами не получая зарплаты. Они верили в порядочность и талант конструктора.

Этим талантом Игоря Сикорского, проявившимся еще в юности, было то, что он пробуждал в окружающих веру в свой талант. Правда, эта вера возникала лишь в русских душах.

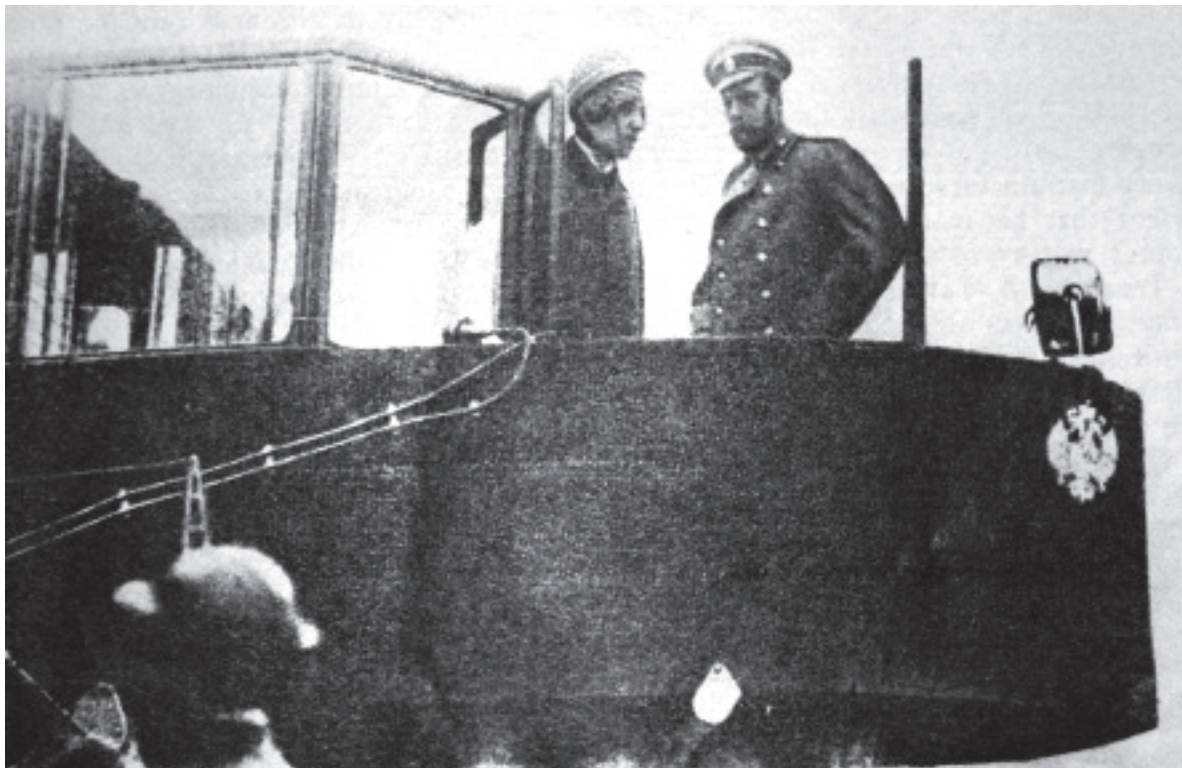
Отец Игоря, с его студенческих лет, безоговорочно давал деньги на, казалось бы, безнадежные опыты сына по постройке первых вертолетов, которые не хотели летать. Когда понадобились деньги на новые моторы и постройку следующих самолетов, отец заложил своё имя. Директор Руссо-Балта, опытный моряк, генерал М. Шидловский, поговорив с 23-летним Сикорским, сразу дал ему средства, площади и рабочих своего завода для производства его самолетов, причем отдельно взялся оплачивать ему разработку ежегодно по одному самолету новой конструкции.

Морской министр И. Григорович, получив рекомендацию от своего ведомства, что И. Сикорский «...может оказать неоценимые услуги по разрешению задач воздухоплавания и поэтому, чтобы не упустить его, совершенно необходимо заключить с ним контракт», сразу распорядился «Принять Сикорского на службу по вольному найму с приведением к присяге». Сикорский в 1912 году стал морским офицером-авиатором. Это событие позволяет много понять в его последующей биографии.

Революционные матросы, самое безжалостное и анархическое орудие большевиков, уничтожали своих офицеров – элиту русской армии – со времен «Броненосца Потемкина», и генерал Шидловский – покровитель и почитатель Сикорского – не избежал этой участи. Он был убит матросами в 1918 году, а Сикорский был вынужден бежать из Петрограда, с одним чемоданом, сначала в Европу, а потом в Америку.

В Америке, куда прибыл Сикорский, ни военные ведомства, ни авиакомпании не хотели видеть в Сикорском великого конструктора с мировой известностью – ну что может принести им нищий иноземец, бежавший из разоренной и дикой страны?

Русские эмигранты, бесплатно работавшие в авиамастерской Сикорского и вложившие последние центы в её организацию, не ожидали чуда – композитор Рахманинов поверил в Сикорского и внес в общее дело



И.И. Сикорский и Николай II на балконе самолета «Гранд». 1913 год.

5 тысяч долларов, решив финансовые проблемы постройки самолета.

В первый построенный в Америке самолет с энтузиазмом набились все помощники (очень по-русски), хотя знали, что грузоподъемность двухмоторной машины ограничена. Сикорский поднял её в воздух, сразу же один из моторов стал перегреваться, заглох и самолет свалился на землю. Все остались живы, но аппарат развалился и снова нужно было начинать сначала. Сикорский никого не прекнул ни единым словом. Это тоже талант, но как его назвать?

Сикорский просто начал строить тот же самолет, но с моторами в два раза мощнее. Им стал С-29 – лучший американский самолет этого класса – первый, признанный всей Америкой – надежный успех и новая слава конструктора. С помощниками, как указывает источник, Сикорский расплатился сторицею, и они еще многие годы работали у него на новом заводе.

Все свои новые самолеты Сикорский с самого первого, студенческого, неудачного, поднимал в воздух сам, терпел крушения, чудом остался жив. Он был пилотом-самоучкой, а диплом Императорского Всероссийского аэроклуба получил через два года, в 1911 году за номером 64. В России к тому времени было уже 63 дипломированных авиатора, но они не конструировали самолеты. Большинство в прошлом были мотоциклисты и автогонщики, они рисковали своей жизнью под аплодисменты восхищенной публики. Популярность авиаторов в те годы была не меньшей, чем в 60-е – у космонавтов. На всех производило впечатление сочетание технической новизны аэроплана и личного риска пилота. Сикорский тоже рисковал, управляя своими самолетами, но это был риск во имя больших задач.

Один из его первых, одномоторный, летал отлично, но в карбюратор попал комар. Комар заткнул тонкое отверстие жиклера, мотор заглох, и Сикорский приземлился на единственное возможное место, которое увидел внизу – на двор железнодорожной станции, в промежутке между складом и вагоном, разбил перевернувшийся самолет, но снова остался жив. Сикорский уже понимал, что при существующей технике цена жизни летчика равна одному комару. Бог его уберет, но Сикорский надеялся не только на него. Он не сплосал и начал строить многомоторные аппараты – выход из строя одного мотора не приводил к катастрофе.

Заряжать окружающих верой в свой талант невозможно без искренней веры в своё предназначение. Такая вера у Сикорского была. Он писал в



своих воспоминаниях о чудесном детском сне, на всю жизнь запечатлевшемся в его памяти. Ему снилось, что он находится дома, идет по ковру в коридоре, сверху, с потолка льется мягкий электрический свет, стены и двери отделаны ореховым деревом, пол слегка вибрирует, и он понимает, что летит по воздуху и при этом находится у себя дома. Удивительное сочетание домашнего уюта и полета – покой и мечты. Впоследствии, лет через тридцать, выйдя из пилотской кабины своей громадной летающей лодки, знаменитой С-40, в её салон, он впервые увидел отделку воздушного корабля (раньше было не до этого, занимался динамикой и управлением). Он поразился совпадению дизайна салона с картиной своего детского сна – ковры, коридор, ореховые панели, электрический свет с потолка, слабая вибрация пола и спокойный полет над Атлантикой. Сон и явь совпали. Круг замкнулся, совершенство было достигнуто. После С-40 Сикорский ещё некоторое время продолжал строить амфибии, но уже принял окончательное решение начать конструировать вертолеты.

Он создал в России самый большой и надежный самолет – четырехмоторный «Илья Муромец». В Америке вершиной его разработок аэропланов была летающая лодка – «Трансатлантический клиппер». Посмотрите – это же межконтинентальный «Илья Муромец», который может садиться на воду – те же четыре мотора в ряд вдоль высокого крыла и огромный корпус, способный нести и пассажиров, и грузы, и почту. Через двадцать лет после «Ильи Муромца» на «Клиппере» Б. Сергиевский продолжает устанавливать рекорды высоты и дальности, как Сикорский в 1914 на «Илье Муромце». Последовательная русская идея, упорно с годами доведенная до совершенства.

Дойдя до совершенства в одном, нельзя дальше питаться одними лавровыми листьями – невкусно. Сикорский на вершине своего успеха объявляет руководству компании, что переходит к разработке вертолетов. По свидетельству очевидцев, это решение было встречено с удивлением и ужасом, руководство считало, что если бы он предложил строить вечный двигатель или разрабатывать средство от облысения – те же шансы на успех.

Первое разочарование его юности – это построенный им

вертолет, про который Сикорский впоследствии говорил: «Был очень хороший. Громко тархтел, вибрировал, правда, взлететь не мог». Можно ли продолжать жить спокойно с такой юношеской душевной травмой? Это не для Сикорского. Он созрел для новой эпохи и восстановил своё конструкторское достоинство. Его вертолеты стали лучшими в мире.

Сикорский не изобрел вертолета. Изобретение это сделал еще Леонардо да Винчи 500 лет назад. Просто дело в том, что никакие чужие вертолеты не умели летать. Сикорский знал, что начертить конструкцию – это ничто, построить машину – уже кое-что, но сделать, так, чтобы аппарат летал и был управляем – это всё. Сикорский первым сделал вертолет летающим и подчиняющимся пилоту.

Сикорский – это тот, чьи винтовые аппараты в реактивную эпоху летают надежно и с достоинством. Он не создаёт истребителей и бомбардировщиков. Может быть потому, что в глубине души считает, не без основания, что они смогут быть направлены против России? Его вертолеты журналисты поначалу насмешливо называли «миксерами», но американские солдаты прозвали их «Ангелами-спасителями» – тысячи раненых было этими «миксерами» вывезено с поля боя в госпитали.

Все авиаторы, летавшие на его самолетах, отмечали общее свойство аппаратов Сикорского – надежность, простота управления и комфорт. Сикорский не поддавался искушению и не участвовал в мировой гонке реактивных самолетов. Все его аппараты были винтовыми и летали не торопясь, уверенно, высоко и далеко. Надежность и простота, доведенные до совершенства – главное свойство его конструкций. Но позвольте, посмотрим на Игоря Ивановича – ведь это суть его собственной природы – надежность и изысканная простота. Сикорский, гениальный конструктор, в своих творениях выражал самого себя.

В обыденной жизни и на работе он держится по-офицерски прямо, тверд в своих решениях до упрямства, всегда скромно и по-деловому одет, немногословен, верный друг своих русских сотрудников со времени совместных трудов в тяжелые для них годы, он строит церковь для местной православной общины, он заботливый отец четырех сыновей, которых родила ему любимая жена и помощница,

Елизавета Алексеевна, она ведет домашнее хозяйство в просторном и простом доме, хотя денег достаточно, чтобы нанять и няню, и прислугу. Сикорский ровен со всеми, его никогда не видели раздраженным, не слышали, чтобы он повышал голос за все годы сумасшедшей работы на заводе, он одинаковым коротким, «старомодным» кивком головы приветствует и рабочего и генерала. Любит наблюдать звезды в свой телескоп, летать над извергающимися вулканами, водить трактор (их у него три), написал две книги на религиозно-философские темы. Гостями в его доме бывают в основном его русские друзья и любимые летчики, в частности, знаменитый Линдберг с женой (он установил множество рекордов дальности на самолетах Сикорского) и соратник и друг пилот Борис Сергиевский. Во всех своих выступлениях перед русскими эмигрантами он неустанно повторяет, что необходимо «работать и учиться тому, что поможет нам восстановить Родину, когда она от нас этого потребует» и не терять русского духа несмотря на любое своё гражданство.

Это не удивительно – он остался образованным русским офицером, воспитанным в православной интеллигентной дворянской многодетной семье, инженером-авиатором, он прошел фронт Первой мировой войны, революция лишила его всего, что могла, но он остался верным присяге, данной при поступлении в ведомство морской авиации в 1912 году и тому делу, которому с юности посвятил себя.

Сикорский сделал себя сам в России и стал знаменит, там он воплотил свои юношеские мечты. Он потерял всё, снова сделал

себя сам и стал знаменит в не признававшей его Америке. Всё это он сделал благодаря вере в себя и заражая этой верой других. И всё равно остается вопрос – почему именно он, и благодаря чему он был столь успешен?

В архиве нет прямого ответа на этот вопрос, но можно предположить ответ. В Сикорском-конструкторе жил Сикорский-летчик. Летчик чувствовал, хорошо ли, надежно ли и просто ли будет управлять машиной. Без огромной летной практики – в мирное время, на фронте, в эмигрантской нищете, когда приходилось за гроши катать на самолете клиентов, ищущих острых ощущений, на испытательном поле своего завода, где сам Сикорский первый садился за рули новых аппаратов – без всего этого было не передать себе-конструктору все физические ощущения – как удовольствия, так и проблем, – которые возникают в полете. Сикорский не только сам был великим конструктором, но он был и великим знатоком души пилота, о котором он заботился, как о самом близком себе человеке.

Русский инженер вставал под новым мостом, который построен по его проекту, и по мосту пускали поезд. Эту традицию сохранял И. Сикорский, присяге русского инженера он оставался верен в течение всех долгих десятилетий, когда на родине его имя было насильно стерто из памяти его соотечественников.

Да, конечно, в Киеве, где он родился и учился, теперь ему стоит памятник. В Санкт-Петербурге, в новом спальном районе на месте Комендантского аэродрома, откуда взлетали его самолеты, теперь есть площадь Сикорского, но всё же, всё же... Сегодняшний 100-летний юбилей русской славы мы отмечаем с грустью и гордостью.

P.S. Выражаю признательность Музею русской культуры за предоставленную возможность пользоваться материалами архива. РЖ



Сикорский со своей женой Елизаветой Алексеевной