

Русский народ должен подумать не о том, как повернуть назад, к тому, что не устояло, видимо, не уберегли, а подумать о том, чтобы из того болота, в котором мы теперь увязли, выбраться на широкую дорогу, чтобы двигаться вперед.

Игорь Сикорский,

из выступления на собрании, посвященном 950-летию Крещения Руси

О РУССКОМ ГЕНИИ И КОМПЛЕКСЕ «СВИНОГО РЫЛА»

**Дмитрий МИТЮРИН,
Леонид ДРУЖИНИН**

Весной 1910 года в связи с Первой авиационной неделей, ставшей «конфузной» по причине участия в ней только одного нашего соотечественника, журналист суворинской газеты «Новое время» Михаил Осипович Меньшиков восклицал: «Страхните ж, наконец, ваш русский сплин! Неужели ж и на это новое, захватывающее дело способны только иностранцы?!»

Под страстный призыв патриота рождалась 100 лет назад отечественная авиация. Многие ли помнят сегодня об этой дате? Парадоксально, но в юбилейном году о том, как и с чего начинался российский воздушный флот, по-серьезному заговорили лишь в августе – на проходившем в «Ленэкспо» авиасалоне «ИнтерАэроКом», в рамках конгрессной части которого работала и историческая секция.

С другой стороны, может быть, этот юбилей россиянам и неважен? Ведь на сегодняшний день авиация не только доказала свое право на существование, но и стала частью нашей повседневной жизни. Бытует мнение: пусть историки тихо копаются в прошлом, констатируя бывлые успехи российского авиапрома и героиче-

ские подвиги летчиков, а деловые люди из авиакомпаний занимаются текущими вопросами и покупают... старые иностранные самолеты. Вот только правы ли те, кто так думает?

№ 1, № 2 и другие

Главная и, к сожалению, не самая отрадная параллель между годами 1910 и 2010-м заключается в том, что Россия и тогда не могла, и сейчас не может именоваться ведущим авиационным коммерсантом, стоя в рейтинге после Соединенных Штатов и Западной Европы (хотя и опережая Европу Восточную и страны третьего мира).

Другую параллель можно было считать приятной, но она, к сожалению, не столь очевидна. 100 лет назад у первых наших летчиков, инженеров, предпринимателей имелись запал, азарт, энтузиазм, готовность идти на риск во имя высокой цели, что, собственно, и помогло вывести юную российскую авиацию на ведущие позиции. Способны ли продемонстрировать аналогичные качества их современные последователи – вопрос открытый. Но им, по крайней мере, есть на кого равняться-

ся, если они будут знать историю русского авиастроения...

Будущий командующий российскими ВВС Вячеслав Ткачев вспоминал, как в 1910 году он с возмущением слушал своего сослуживца, вопрошавшего: «Неужели вы всерьез верите в возможность широкого развития русской авиации? Разрешите вам напомнить по этому поводу справедливую русскую пословицу: куда уж нам со свиным рылом да в калашный ряд!»

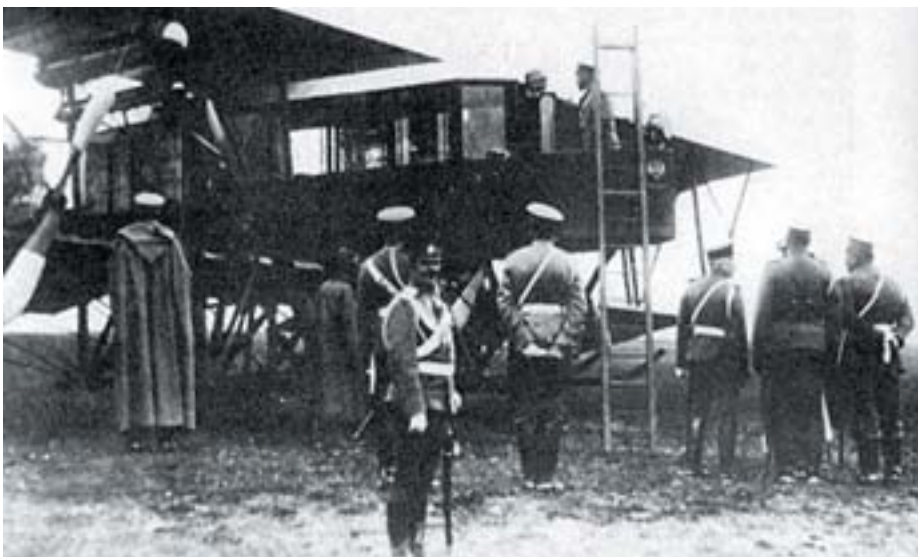
Ткачев ответил просто, зато искренне и пылко: «Вы меня простите, но мне стыдно слышать подобное от русского человека. Я верил и буду верить в гений русского народа!»

Тут как раз подошел еще один сослуживец (уже из числа энтузиастов авиации) и, достав записную книжечку, начал перечислять факты, доказывая, что «рыло» у нас не такое уж и «свиное»:

- 3 апреля 1910 года на Международной авиационной неделе в Каннах абсолютным победителем стал бывший журналист и русский летчик № 2 Николай Евграфович Попов, выступавший на «райте» и взявший высший приз за перелет на остров Маргарита, а также еще 4 приза – за высоту, скорость, общее число полетов и приз механиков (всего на 15600 франков);
- 25–29 апреля на авиационной неделе в Ницце почти все призы на 77 547 франков достались русскому летчику № 1 Михаил Никифоровичу Ефимову на «Фармане-4»;

Да и на Первой авиационной неделе в Петербурге лучше всех выступал единственный русский участник соревнований – уже известный нам Попов, поднимавшийся почти втрое выше, чем лучшие из его соперников – до 600 метров.

Удивительно, но имена всего двух имевшихся в России на весну 1910 года дипломированных пилотов уже гремели в Европе! А после первой авиационной недели то ли от гордости за храбреца Попова, то ли от чувства неловкости, что тому в



одиночку пришлось отдуваться за всю огромную империю, количество русских летчиков начало увеличиваться в геометрической прогрессии. И уже на первом Всероссийском празднике воздухоплавания, который состоялся в сентябре того же 1910 года, все 12 участников были нашими соотечественниками.

Авиационные соревнования, с 1910 года регулярно проходившие в России, оказались, пожалуй, наиболее эффективным способом пропаганды нового «чуда техники», сочетая в себе яркую зрелищность и вполне практическую пользу в плане подготовки пилотов и испытания новых моделей, что, в свою очередь, давало толчок созданию и развитию новых самолетостроительных предприятий. Результаты оказывались вполне впечатляющими. Как с удовлетворением писал уже в 1914 году один из петербургских журналистов: «Авиация – первое культурное дело в России, не оравленное политикой. Своим отношением к авиации общество показало, как нежно умеет оно лелеять плод культуры, ценить тружеников на этом поприще, сохранять порядок. Блюсти честь и достоинство страны без помощи полиции, без руководства власти...».

Богатырь

В 1914 году такая оценка выглядела уже вполне оправданной, поскольку накануне Первой мировой войны российская конструкторская мысль и предпринимательский гений продемонстрировали миру настоящее чудо техники, вполне заслуженно носившее имя самого могучего из былинных богатырей – Ильи Муромца.

Создателем его стал гениальный двадцатилетний инженер, не менее, впрочем, известный и как дипломированный летчик, – Игорь Иванович Сикорский.

Сикорского заметил предприниматель Михаил Владимирович Шидловский, председатель правления АО «Русско-Балтийский вагонный завод, который наряду с автомобилями, вагонами и сельхозтехникой решил создавать самолеты – технику модную и очень перспективную.

Возглавить авиационное отделение «РБВЗ» Шидловский предложил Сикорскому – так появились бренд «Авиабалт» и самолеты, утвердившие превосходство русских в небе в период Первой мировой войны.

Авиационную общественность четырехмоторным гигантом «Русский витязь» Сикорский удивил так сильно, что сам факт существования самолета в Европе и российской провинции поначалу подвергали сомнению как «петербургскую утку». Потом были шок, сенсация, показательный перелет Петербург – Царское Село и визит императора на борт воздушного судна.

К январю 1914 года конструктор создает новый величественный воздушный ко-



рабль под названием «Илья Муромец», имевший, помимо каюты пилота, гостиную, спальню для отдыха и уборную. Авиалайнер надо было испытать на подходящем перелете.

Первые испытания «муромца» прошли в феврале 1914 года, когда на борт воздушного судна поднялись 16 пассажиров в сопровождении любимицы «Авиабалта» собачки Шкалика. Поднявшись в воздух, «муромец» совершил полет над Санкт-Петербургом, причем при его появлении движение на столичных улицах замирало, а с заданных вверх голов петербуржцев сваливались картузы и шляпы.

Несмотря на вполне очевидный успех, конструктор отнюдь не считал свою работу законченной. Построив весной 1914 года еще один «муромец», Сикорский установил на нем два средних мотора по 140 лошадиных сил и два боковых по 125 лошадиных сил, что позволило самолету подняться на высоту до 2100 метров, а также увеличить такие показатели, как скорость и грузоподъемность. В первый испытательный полет этот гигант поднял на своем борту 6 пассажиров и 819 кг бензина.

В авиационной среде снова заговорили о русскобалтовской «чудо-машине» (теперь уже без эпитета «утка»), однако, чтобы самолет стал настоящей сенсацией, требовалось нечто большее, чем испытательные или даже показательные полеты. И ничего эффективнее дальнего перелета здесь нельзя было придумать...

Хроника опасного путешествия

Несмотря на относительно короткую биографию, традиция дальних перелетов сложилась в России весьма впечатляющая:

- еще 29 апреля 1910 года бывший студент Казанского университета Александр Алексеевич Васильев на «Блерио-11» совершил 200-километровый полет от Елисаветполя до Тифлиса, доставляя пакет наместнику на Кавказе;
- 17 марта 1911 года он же, руководствуясь уже чисто спортивным интересом, совершил 300-километровый перелет из Мерва в Кушку;
- в июле 1911 года все тот же Васильев победил в организованном Императорским аэроклубом перелете Санкт-Петербург – Москва.

Самый известный из российских летчиков Петр Николаевич Нестеров впервые прогремел на всю Россию, совершив в августе 1913 года вместе с Ткачевым и Передковым первый в мире групповой перелет по маршруту Киев – Остер – Нежин – Киев. Затем, в октябре 1913 года, его спутник Ткачев уже самостоятельно осуществил перелет Киев – Одесса – Екатеринодар. И естественно, каждый новый перелет в чем-то превосходил предыдущие. Россия с ее просторами предоставляла авиаторам широкое поле деятельности.

То, что замыслил Сикорский, было невиданным по таким показателям, как дальность (1280 км), число участников

ПРАЗДНИКУ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



В РОССИИ 100 ЛЕТ



В сентябре 1910 года энтузиасты воздухоплавания и авиации организовали в столице Российской империи Первую воздухоплавательную выставку и показательные полеты самолетов и дирижаблей. Любители авиации горели желанием содействовать развитию российского авиастроения и превращали летчиков в бесстрашных национальных героев. К 1914 году Россия лидировала в авиастроении.

Прошло 100 лет.

В августе 2010 года в Санкт-Петербурге вновь открыли Международный салон гражданской авиации и воздухоплавания. Авиастроители России осознают – за мировой рынок самолетов и вертолетов предстоит жесткая борьба с конкурентами.

Знаменитые российские авиационные НИИ, КБ и заводы, обделенные вниманием чиновников, пытаются увлечь миром авиации молодежь.



(помимо самого конструктора, выполнявшего функции пилота и капитана корабля, в состав экипажа входили второй пилот штабс-капитан Х. Ф. Пруссис, пилот и штурман лейтенант Г. И. Лавров и механик В. С. Панасюк), а также вес взятого груза (1638 кг).

Почему в качестве конечной цели путешествия был выбран Киев? Наверное, по той причине, что это был родной для Игоря Ивановича город. Возможно, сыграли свою роль и литературно-исторические ассоциации: ведь, набравшись (подобно русской авиации) силушки, быллинный Илья Муромец тоже отправился в «матерь городов русских» на ратную службу.

Воздушное путешествие началось в Петербурге 17 июня 1914 года, когда в 1 час ночи «муромец» взмыл с Корпусного аэродрома.

Поднявшись на высоту 1500 метров, «муромец» взял курс на юг. Погода стояла ясная и безветренная. Через каждые полчаса Сикорский, Горшков и Пруссис сменяли друг друга у штурвала самолета. Около 6 часов утра экипаж позавтракал в гостинице кофе с бутербродами. Спусти еще два часа внизу показались Витебск, и Сикорский скинул сложенную в футляр телеграмму с приложенными деньгами на их отправку.

Еще через час «муромец» пошел на посадку в Орше, попав в полосу воздушных течений и вихрей. Машину бросало из стороны в сторону, но приземлилась она вполне благополучно.

Выбравшихся наружу авиаторов тут же окружила толпа народа. Однако Сикорский сумел ускользнуть от поклонников, чтобы осмотреть поле, представлявшее собой гладкую площадку шириной около 50 и длиной порядка 400 шагов с уклоном в сторону Днепра. Механик тем временем залил в баки более 1000 литров заранее приготовленного организаторами перелета бензина, и ближе к полудню экипаж снова сидел в самолете.

На сей раз взлет едва не закончился катастрофой; загруженная «под завязку» машина поднялась в воздух буквально в последний момент, оторвавшись от земли едва ли не в десятке метров от речного обрыва.

Но испытания только начинались. На высоте 150 метров попавший в воздушные ямы аппарат стало швырять из стороны в сторону. Через 15 минут такой тряски за спиной сидевшего у штурвала Сикорского возник Панасюк, который, не имея возможности перекричать шум двигателя, знаками начал показывать в сторону левого мотора. Бросив взгляд в эту сторону, Игорь Иванович буквально похолодел от ужаса, увидев, что лопнула подающая бензин трубка и вылившееся на крыло горючее воспламенилось.

По приказу командира Лавров и Панасюк вылезли на крыло и ликвидировали возгорание с помощью огнетушителей. Однако мотор заглох, и пришлось совершить аварийную посадку. Оказавшись на земле, летчики вознесли молитвы Всевышнему, поскольку на любом другом летательном аппарате с одним мотором подобная авария закончилась бы гибелью самолета и экипажа.

Прилететь в Киев до темноты для команды Сикорского было уже нереально. Пришлось ночевать в полевых условиях, засыпая под шум дождя, постукивавшего по крыше салона.

Около 4 утра «муромец» снова поднялся в воздух, но погода была скверной: туман сменялся облачностью, усилилась качка. Дождь продолжался, самолет двигался по компасу, и вода ручьями расплывалась по стеклу кабины пилота. На несколько минут качка прекратилась, но затем самолет дал резкий крен влево, потом «клюнул» носом и... начал падать.

К счастью, через несколько секунд на высоте 200 метров аппарат удалось выровнять. Полет продолжался в густых сплошных облаках, компас «сошел с ума», а когда его удалось наладить, выяснилось, что вместо юга самолет уже успел сделать большой крюк к востоку. Чтобы выяснить местонахождение, пришлось опускаться до 400 метров и искать Днепр, который планировали использовать в качестве ориентира. Найти эту огромную реку удалось достаточно быстро, после чего с помощью карты выяснили, где именно летел «муромец». До Киева оставалось 265 километров.

Чтобы уйти от качки с дождем, поднялись до высоты 1500 м. Здесь над облаками ярко светило солнце, и пилоты смогли наконец облегченно вздохнуть и полюбоваться величественной картиной. Приятное путешествие продолжалось еще около

2 часов, пока прокладывавший маршрут по карте Лавров не сообщил, что вскоре появится Киев. Борясь с качкой, «муромец» выскочил из-под облаков, после чего внизу снова показался Днепр, а чуть дальше – купола Киево-Печерской лавры.

Еще через несколько минут самолет приземлился на принадлежавшем Киевскому обществу воздухоплавания Куревском аэродроме.

Полет «Илья Муромца» вызвал огромный интерес у киевлян. Город Киев обеспечил экипажу Сикорского восторженный прием. Обратный перелет «муромца» из Киева в Санкт-Петербург прошел успешно и доказал миру: Россия обладает передовой авиационной и авиастроительной школами.

Свое превосходство в воздухе самолеты И. И. Сикорского, созданные в мастерских «Авиабалта», продемонстрировали уже в годы Первой мировой войны. Авиационные праздники, организованные в 1910 году, породили мощную волну энтузиазма у русских людей, а рекорды в покорении воздушного океана придали развитию национального авиастроения устойчивый характер.

И. И. Сикорский и М. В. Шидловский мечтали на самолете достичь Северного полюса и видели широчайшие возможности, открывающиеся перед гражданской авиацией, а их «РБВЗ» выдвигался в мировые лидеры авиастроения. Тениальный авиаконструктор И. И. Сикорский не переставал работать над созданием уникального летательного аппарата – вертолета.

Сикорский был убежден: у винтокрылых машин в спасении людей конкурентов не будет – и сумел воплотить свою мечту. В ходе этого перелета был установлен мировой рекорд дальности, который сразу заметили за границей, а все слои русского общества чествовали своих героев – инженеров, летчиков и предпринимателей.





Небо принадлежит энтузиастам

Конкуренция авиастроительных фирм, начатая 100 лет назад, не прекращается и в XXI веке – за господство в небе борются американцы, европейцы и россияне. Что помогает лидировать в этой изнуряющей гонке?

Деятельность авиационного отделения «РБВЗ» убедительно доказывает: синергетический эффект от соединения энтузиазма предпринимателя (М. В. Шидловского) и таланта авиационного конструктора (И. И. Сикорского) обладает громадной созидательной энергией.

Современное российское авиастроение нуждается в новом приливе энтузиастов, желающих вернуть России лидерство не только в военном, но и в гражданском авиастроении. Как этого достичь?

Авиационные салоны, праздники воздухоплавания и возрождение в Санкт-Петербурге авиационных недель способны привлечь внимание россиян к развитию малой авиации и вертолетостроения и вызвать мощный прилив энтузиазма. Никто не возьмется оспаривать истину, что без энтузиастов любое дело обречено на провал. В разговорах с авиаторами и авиастроителями уйти от обсуждения истории русской авиации невозможно. В сознании нашего народа прочно укрепилось, что воздушный океан нам не враждебен, а полет – это часть состояния русской души, когда она поет.

Трепетное отношение к истории мировой авиации можно встретить в разных странах. Там энтузиасты реставрируют самолеты и вертолеты былых времен, объединяются в клубы и создают атмосферу праздника, открывающую путь молодежи в мир авиационной техники и к обретению радости полета.

Ветераны авиации убеждены в пользе осуществления некоего авиационного проекта, способного объединить летчиков,

авиаконструкторов и предпринимателей. Несколько лет тому назад редакции журнала «Конкуренция и рынок» представилась возможность обсудить эту тему с предпринимателем **Виталием Кисличенко**, генеральным директором «Техноспецсталь-инжиниринг». Он убежден: история Русско-Балтийского вагонного завода и создание в его авиационном отделении самолета «Илья Муромец» обладают колоссальными возможностями для привлечения талантливых людей к развитию промышленности и авиастроения. Предприниматель предлагает построить к 2014 году образец «Ильи Муромца» и совершить на нем перелет по маршруту Санкт-Петербург – Орша – Киев – Санкт-Петербург. В. И. Кисличенко уверен, что полет «муромца» объединит энтузиастов авиации России и Украины и позволит на исторической основе создать конкурентоспособную авиастроительную кооперацию.

Проект «Илья Муромец–2014» обладает и весомым коммерческим потенциалом. О создании самолета в Петербурге и о перелете по исторически выверенному маршруту следует снять документальный фильм и выпустить сувенирную продукцию.

И. И. Сикорский постоянно модифицировал свой самолет, и поэтому в XXI веке он применил бы иные материалы, механизмы и моторы, чем в 1914 году. Так как «Илья Муромец–2014» станет одним из самых притягательных участников на любом авиашоу и, несомненно, будет совершать показательные полеты, то самолет необходимо сертифицировать на допуск к полетам в Европе и США. Со временем «Илья Муромец–2014», конечно, станет экспонатом музея, на входе которого посетители будут встречать скульптуры М. В. Шидловского и И. И. Сикорского.

Президенты России и Украины, лидеры

наших народов, могут придать проекту «Илья Муромец–2014» статус объединенного президентского проекта. Согласитесь, нашу авиационную историю разделить на разрозненные куски с экономической точки зрения недальновидно и просто глупо. Поэтому энтузиасты проекта «Илья Муромец–2014» рассчитывают на прагматизм и патриотизм российских и украинских политиков и предпринимателей и обращаются к ним с предложением:

«Господа! Имя выдающегося авиаконструктора И. И. Сикорского потомками не забыто, его успехи вызывают восхищение. Поддержав проект «Илья Муромец–2014» и популяризовав его, вы вызовете в славянской душе прилив гордости за наши достижения в прошлом и поможете развить конкурентоспособность национального авиастроения в будущем. Наши отрасли промышленности нуждаются в том, чтобы в НИИ и в КБ, в цеха заводов пришли энтузиасты своего дела. Лидеры политики и делового сообщества, предпримите усилия по возрождению духа предпринимательства, созданного на «Русско-Балтийском вагонном заводе» под руководством М. В. Шидловского! И тогда российское и украинское машиностроение создаст конкурентоспособные самолеты, вертолеты, автомобили, суда, дорожную, горную и сельскохозяйственную технику».

Российские инженеры, летчики и предприниматели дорого заплатили за свой прорыв в небо. Есть все основания утверждать: национальное авиастроение будет жить до тех пор, пока мальчишки будут создавать свои авиамodelи и мечтать о получении медали имени Сикорского и Шидловского за успехи в российском авиастроении. Историю российской авиации ждет захватывающее продолжение. Мы в это верим! ●