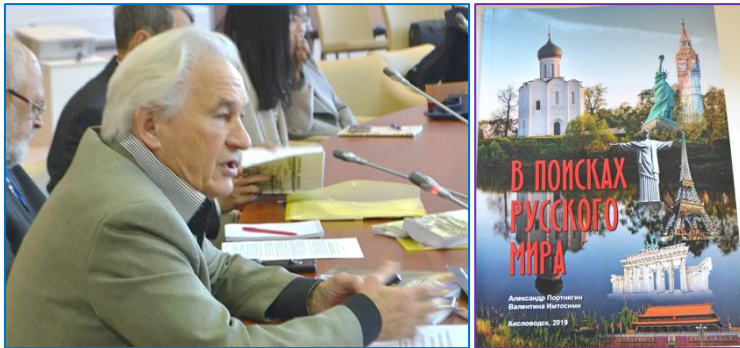


БОЕВАЯ ИСТОРИЯ «ИЛЬИ МУРОМЦА»

Портнягин Александр Дмитриевич,
*доктор полит. и эконом. наук,
профессор, г. Москва*



В поисках русского мира...

Пока готовилась к выпуску эта статья Александра Дмитриевича Портнягина, он сам побывал в гостях в Научной библиотеке ДВФУ с дружеским визитом и не с пустыми руками, а с подарками: с книгами, брошюрами и журналами, которые их с женой Валентиной Имтосими, директором Театра-музея «Благодать», команда издаёт как итог изучения следов русской эмиграции по всему миру. Вот что сказал Александр Дмитриевич при нашей встрече в НБ ДВФУ:

«Я привёз в дар библиотеке две книжки. Первая – это «Маяковский, которого мы не знаем». В ней говорится о причинах убийства Маяковского. Другая книга Игоря Сикорского «Диктатор мира». Здесь есть автограф его сына Николая Сикорского (ему 93 года), который

был у нас на МАКСе-2019. «Диктатор мира» как рукопись более 50 лет пролежала в архивах семьи. Шесть лет я уговаривал второго сына авиатора И. Сикорского, чтобы её издать.

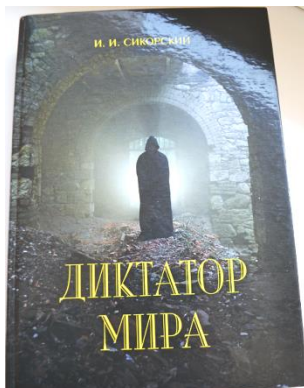
Мы очень мало знаем о своих героях и о людях, которые создавали российское производство до революции. М.В. Шидловский – один из них. Он был локомотивом нашей экономики, но об этом тоже мало кто знает. Этот человек дал дорогу И. Сикорскому: его знаменитым «воздушным кораблям». Наша цель – рассказывать о таких выдающихся людях.

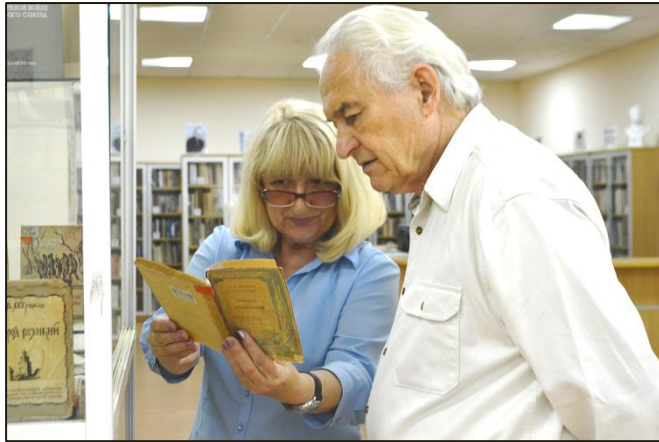


В мае 2019 года мы отмечали 130 лет И.И. Сикорскому и выпустили небольшую брошюру «В поисках русского мира». Таким же будет и название нашей будущей книги, которую мы через два года

приурочим к юбилею Театра-музея «Благодать» (30-летию). Kislovodskiy teatr-muzej был создан моей женой Валентиной Имтосими. Вместе с ней мы искали многих наших героев, и Сикорского в том числе. И в этой брошюре, буквально в двух словах, рассказывается, где и как мы побывали и так далее. Здесь ещё даже не все страны и континенты отражены.

Также мы готовим сейчас большой отчёт о том, как проходил МАКС-2019 (Международный авиационно-космический салон) для журнала «Союз Национальностей» и других изданий, и он главным образом тоже будет связан с Игорем Ивановичем Сикорским. На этом Салоне самый большой зал Конгресс-центра был выделен как раз И.И. Сикорскому. Его так и называли «Зал Сикорского». И мы с Валентиной Петровной делали главный доклад на круглом столе этого салона, посвящённый 130-летию авиатора в присутствии всей российской авиационной элиты. И в своём обращении к участникам события я рассказал о





праздновании 130-летнего юбилея И.И. Сикорского в Театре-музее «Благодать». Организаторы салона отметили, что впервые в истории МАКСа (пятнадцатого по счёту) в нём участвовали и представители культуры. Для нас было очень престижно выступить на таком высоком мероприятии. Главной нашей заслугой все посчитали то, что мы знакомили с достижениями И.И. Сикорского и нашей авиации большое количество людей. На авиасалоне нас наградили престижными золотыми медалями.

В Кисловодске на праздновании юбилея, посвященного 130-летию Игоря Ивановича Сикорского присутствовал мэр города Рыбинска – восьмикратный чемпион мира по прыжкам с воздушного шара.

В театре-музее мы ставили спектакль «Коснувшись неба» по одноимённой книге (авторы А.Д. Портнягин, И.И. Сикорский), включив в него также религиозно-филосовский труд Игоря Сикорского «Небо и Небеса». Все эти произведения можно купить только у нас в нашей «Благодати», только в Кисловодске. Мы никуда не отдаём свои издания, ни в какие магазины. Только тот, кто посещает нас, может их приобрести. А ещё мы дарим книги таким друзьям, как вы, поскольку с коллективом вашей библиотеки у нас сложились самые дружеские отношения. Вы близки нам по духу».

БОЕВАЯ ИСТОРИЯ «ИЛЬИ МУРОМЦА»

Статистика с трудом может выдержать напряжение, подсчитывая число великих имён, которые Россия подарила человечеству. 2018 год – столетие со дня окончания Великой (Первой мировой) войны, в связи с чем хочется вспомнить имя гениального русского изобретателя Игоря Ивановича Сикорского. Созданный им тяжелый самолет многоцелевого назначения «Илья Муромец» был грозным и неуловимым оружием для врага на всем западном фронте, и, если бы не разрушительная сила революции 1917 года, мог бы решить исход ненавистной войны, которая изменила судьбы многих народов Европы. Россия при этом испытала самые страшные последствия обоих событий, рассеяв по всем свету лучшие умы русского народа.

Недавно мне удалось провести несколько дней в обществе сыновей Игоря Иванович Сикорского – Николая и Игоря. Посещая с Николаем многие места на Атлантическом побережье Соединенных Штатов, он постоянно обращал мое внимание на различные типы облаков и вспоминал отца, который восхищался этим изумительным явлением природы, и видел в них всякие очертания людей, животных, птиц и всевозможных предметов. Он же был романтиком, превращавшим свои мечты в чудесные летательные аппараты.

«РУССКИЙ ВИТЯЗЬ» – ПЕРВЫЙ В МИРЕ

Для Игоря Сикорского было большой удачей встретить Михаила Владимировича Шидловского, человека, который предложил ему должность авиационного конструктора на Русско-Балтийском вагонном заводе (Руссо-Балт), акционерном машиностроительном предприятии Российской империи. На всех мировых автошоу отечественная техника получала первые места. Русско-Балтийский завод в Петербурге, где главным инженером

работал Игорь Сикорский, в 1913 году выпускал не только легковые автомобили, но и вагоны и аэропланы. На всех мировых автошоу отечественная техника получала первые места.

Судьбоносная встреча, связанная с созданием первого в мире многомоторного самолета, состоялась в холодный ветреный вечер 17 сентября 1912 года около восьми часов в доме Михаила Владимировича. Игорь Сикорский изложил свое видение авиации нового поколения. В его представлении самолёт будущего должен быть большего размера, веса и мощности, оригинального конструкторского решения. Он будет надёжнее любого одномоторного самолёта. Такая конструкция явится единственной защитой от опасности вынужденной посадки в случае отказа двигателя – постоянно повторяющееся явление того времени. Другая важная особенность самолёта нового поколения состоит в том, что его экипаж будет состоять из нескольких человек, которые станут помогать друг другу и исполнять обязанности пилота, штурмана, механика, других членов команды. Для того чтобы они выполняли свою работу добросовестно и эффективно, требуется просторная удобная и закрытая кабина, что особенно важно в условиях сурового русского климата и огромных расстояний. По мнению Игоря Сикорского, технические характеристики такого воздушного судна обеспечат возможность членам экипажа добираться до двигателей во время полёта, осмотреть и даже произвести небольшой ремонт. Игорь выразил твёрдое убеждение, что такой самолёт можно создать и, более того, он откроет небывалые возможности в области авиации.

Сикорский поблагодарил Михаила Шидловского за приём и выразил надежду, что если он победит в летных соревнованиях, то все призовые деньги в размере 25 тыс. рублей вложит в создание

летающего корабля. На что Шидловский ответил одной фразой: «Начинайте строительство немедленно!»

За пределами компании отношение к строительству самолёта-великана было в высшей степени критическим. Одни замечания он отвергал сразу, к другим относился внимательно, изучая и делая свои выводы. Некоторые критики идей Сикорского пытались привлечь его внимание к тому факту, что сама природа позволяет летать только тем существам, которые имеют небольшой вес. И если существуют птицы, которые имеют большой вес, как страусы, то природа не даёт им силы подняться в воздух. Другими словами, рассуждения такого рода сводились к тому, что именно такова будет судьба самолёта, который строил Игорь Сикорский.

Другие критики ссылались на невозможность добиться управления и устойчивости большого самолёта. В качестве примера приводили функционирование мотоцикла, который благодаря своему весу и размеру может передвигаться на двух колёсах. Однако невозможно поставить большой автобус на два колеса и надеяться на то, что он будет успешно служить людям. Такое сравнение приводилось в связи с тем, что самолёты того времени обычно были неустойчивыми, и пилот должен был поддерживать надлежащий баланс, подобный тому, который является характерным для мотоцикла.

Как правило, Сикорский избегал вступать в дискуссии на подобные темы и отвечал расплывчато, общими фразами. Например, «Дайте мне мощный двигатель, и я подниму в воздух железнодорожный вагон». В то же время он поощрял различные мнения, а когда оставался по ночам наедине с самим собой, подвергал тщательному анализу критические замечания и свои сомнения.



13 мая 2013 года на площади им. Игоря Сикорского в Санкт-Петербурге: Пётр Дейнекин (слева направо), Николай Сикорский и Александр Портнягин. Ровно 100 лет со дня первого в мире полёта четырёхмоторного самолёта «Русский витязь».

Персонал завода, оценивая размер нового самолёта, в обиходе стал его называть «Гранд», что по-французски означает «большой» или «крупный». Однако истинным названием самолёта, которое в Соединенных Штатах преднамеренно избегают, является «Русский витязь». Слово «русский», также как и всё, связанное с Россией, особенно у русофобов и тех, кто тяготеет к ним, застревает как кость в горле. Фрэнк Делир, который писал биографию Игоря Ивановича, именует этот самолёт только как «Гранд», отдавая, правда, ему почётное место в истории авиации. «Честно говоря, – пишет он,

– «Гранд» можно считать предтечей многомоторных воздушных пассажирских лайнеров, которые, много лет спустя, соединят в огромную коммерческую и транспортную сеть города, а также нации и континенты».

Самолёт вызвал значительный интерес и, по мере приближения испытаний, собирались толпы людей, с изумлением глазевших на русское чудо. Это были не простые зеваки, а

азартные игроки, они делали ставки. Вопрос ставился так: оторвётся ли «Русский витязь» от земли или нет; а если взлетит, то разобьётся ли при посадке. В общем, по мере приближения решительного часа в судьбе уникального самолёта, ажиотаж вокруг него приобретал небывалый размах.

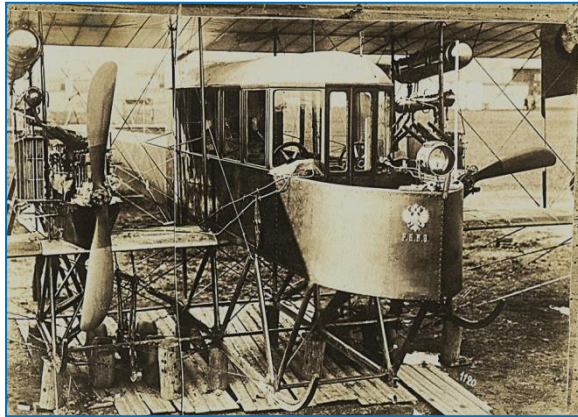
...Воскресенский Новодевичий монастырь в Санкт-Петербурге. 2013 год. Половина десятого вечера. Николай Сикорский, сын Игоря Ивановича Сикорского, распаивает окно монастырской гостиницы и, как бы рассуждая, обращается ко мне: «Знаешь, Саша, всю жизнь я задавал себе вопрос, как мой отец решился на полёт «Русского витязя» ночью, когда царила сплошная темнота. Не было приборов, чтобы свободно ориентироваться в тёмном небе. Теперь в возрасте 87 лет всё понял». Разговор этот состоялся ровно сто лет спустя после первого полёта «Русского витязя». Николай Игоревич Сикорский, Пётр Степанович Дейнекин, главком ВВС России, и я встретились в Санкт-Петербурге, чтобы отметить два важных события. Одно связано с открытием первого в мире памятника Николаю Второму и Александре Фёдоровне на территории храма Воскресения у Варшавского вокзала, настоятелем которого был тогда архимандрит Сергей Стуров. Николай Второй, как известно, сыграл заметную роль в жизни Игоря Сикорского. А второе событие относилось непосредственно к истории создания «Русского витязя». Разговор у монастырского окна состоялся 13 мая 2013 года около десяти часов вечера – точь-в-точь в тот день и час, когда ровно сто лет до этого Игорь Иванович Сикорский поднял в воздух первый в мире четырёхмоторный самолёт «Русский витязь». Как и сто лет назад, на улице было светло. Наслаждаясь световой гаммой петербургского вечера в преддверии белых ночей, Николай разгадал мучившую его много десятилетий загадку. Он-то, живший уже на чужбине отца, в Соединенных Штатах, совершенно на другой географической параллели, где в это время уже темно, не мог и представить, что свой самолёт Игорь Иванович испытывал в светлое время суток.

...И снова мы переносимся в начало двадцатого века. Вторая неделя мая 1913 года, самолёт практически готов. Некоторые приборы были «домашнего изготовления» и предназначались специально для «Русского витязя». Они играли особую роль в условиях, когда кабина закрыта. Раньше пилот сам определял

КНИГА – БИБЛИОТЕКА – УЧЁНЫЙ

направление воздушного потока по тому, как воздух соприкасался с лицом. По интенсивности ветра лётчик мог знать и скорость полёта, а направление потока предупреждало, не отклонился ли он от маршрута. Словом, лётчики сами определяли своё положение, что и называлось «птичьим чутьём».

Никаких сообщений о возможном испытании «Русского витязя» в печати не было, но огромная толпа, в основном рабочие и жители окрестных селений, осаждала аэродром. Игорь осмотрел



Первый в мире четырехмоторный самолет с открытой кабиной «Русский витязь»

машину, убедился в наличии горючего, не спеша взобрался в кабину и отдал команду заводить двигатели. Вскоре услышал знакомый шум, увидел голубое пламя выхлопных труб и почувствовал лёгкое дрожание

машины, готовой начать свой звёздный путь в большой мир. Полёт протекал плавно, скорость – 96 километров в час. Игорю казалось странным, что, сидя у штурвала, он не чувствует воздушную струю. Механик с переднего мостика время от времени



Игорь Сикорский отвечает на вопросы Николая Второго.

бросал взгляд на кабину, и было видно, как лицо его светилось от счастья. Сам Сикорский не мог не испытывать чувства

удовлетворения, но он был занят управлением машиной, стараясь выполнять свою столь важную работу. Спустившись на высоту примерно пятнадцати метров, Игорь незначительно увеличил обороты и продолжал лететь над взлётно-посадочной полосой по направлению к ангарам. Достигнув середины полосы, он резко сократил работу двигателей и легко совершил ординарную, довольно мягкую посадку. Огромный гигант остановился.

На высокой набережной, параллельно взлётно-посадочной полосе, собрались тысячи петроградцев, несколько вечеров ждавшие небесного чуда.

Внушительный размер и необычный вид «Русского витязя» вызывал у людей небывалый интерес и страстный азарт. Обычно зрители вели себя достойно и не вторгались глубоко на территорию аэродрома. В эту же белую ночь ситуация резко изменилась. Взлётно-посадочное поле словно превратилось в берег, и многотысячный людской поток

наподобие морского прибоя хлынул по направлению к воздушному судну. Ещё мгновение и «Русский витязь» был окружён, люди громогласно выражали свой восторг. Виновники торжества вышли на крыло и, размахивая шлемами, благодарили людей за искреннее выражение чувств. Сикорский сошёл на землю, но не успел сделать и шага, как разгорячённая от восторга толпа подняла его на руки и понесла в сторону.

Несколько месяцев «Русский витязь» не покидал неба, став неотъемлемой частью Северной столицы. Вскоре Игорю Сикорскому передали пожелание государя увидеть «Русского витязя» на армейских манёврах в Красном Селе. Манёвры



Золотые часы с царским орлом – подарок императора

закончились во второй половине дня, и вскоре император подошёл к самолёту в сопровождении великого князя и некоторых других офицеров свиты. Император обошёл воздушный корабль, внимательно оглядел, потрогал корпус рукой. Следуя за Николаем Вторым, Сикорский больше молчал и, как это было принято, только отвечал на вопросы. Что невероятно удивило конструктора, так это корректные и умные вопросы государя. С инженерной точки зрения все они были разумны и толковы. Оглядев воздушный корабль с внешней стороны, царь выразил желание подняться в кабину. Затрагивались разные темы, связанные самолётостроением. Император поблагодарил конструктора, спустился вниз и вскоре покинул аэродром. За этим знаменательным событием последовал подарок от императора: золотые часы с царским орлом.

«ИЛЬЯ МУРОМЕЦ» – ГОРДОСТЬ РУССКОЙ АВИАЦИИ

Беда нас, русских, в том, что мы часто оглядываемся на Запад – а как там у них? Этот социальный и политический недуг врос в наш мозг и тупо сковывает наше мышление, а временами убивает всё родное, традиционное, русское. Не решаемся мы признать и неоспоримый факт: Россия – это кладовая выдающихся умов. Судьба Игоря Ивановича Сикорского – яркое тому подтверждение. Циников вокруг него было несметное множество. Одни утверждали, что если даже «Русский витязь», собранный из дерева, поднимется в воздух, то разобьётся, как только один мотор выйдет из строя. Подобные утверждения раздавались как за рубежом, так и в России. Для иностранцев заявления подобного рода помогали «сохранять своё лицо» и не давать России шансов обойти их в авиации, а для русских подобная позиция утверждала старый, как свет, постулат – «нет пророков в своём Отечестве». Странная штука: несмотря на то, что постулат «Никакой пророк не принимается в своём Отечестве» взят из Евангелия (Лука, 4:24),

применяют его в основном в отношении России. Вот что писал Константин Финне, служивший во время Великой войны врачом в «Эскадре воздушных кораблей»: «В те дни эта фраза, по мнению иностранцев, была формой выразить незыблемую истину. Многие зарубежные эксперты в авиации отказались от идеи построить большую летающую машину. Поэтому усилия русских летать на подобном аэроплане перед лицом такого высокого мнения считалось безрассудством, и такой проект заведомо был обречён на провал».

Но проект стал неоспоримой реальностью и оправдал все ожидания молодого Сикорского. Для русского человека это был триумф российской науки. Как же восприняли знаменательный прорыв в авиастроении за рубежом? Там просто не поверили в русское чудо и назвали аэроплан Сикорского «петербургской уткой». Если на Западе это невозможно, то невозможно нигде – и такие вердикты принимаются как аксиома. К сожалению, в России для многих их оценка до сих пор является ничем иным, как истиной в последней инстанции. Если бы Сикорский, оказавшись в России, посмотрел на её современный культурный горизонт, то увидел бы дешёвую американскую массовую культуру, и, очевидно, спросил бы: «А где же русская культура, или я по-прежнему нахожусь в Соединённых Штатах?»

Между тем Игорь Сикорский продолжал свой триумфальный марафон, который приносил ему и всем, кто был с ним связан, успех за успехом.

Строительство самолёта было закончено в конце декабря 1913 года. Он был перевезён в ангар, там собран и назван «Ильёй Муромцем» – в память о легендарном русском герое двенадцатого века, обладавшем нечеловеческой силой. Думается, что это название присвоили самолёту-гиганту неслучайно. Илья Муромец, как историческая личность, был причислен к лику святых в 1643 году. Игорь Сикорский, имевший священнический клан, окрестил своё детище святым именем не напрасно, что подтвердится впоследствии, когда он напишет свои знаменитые размышления о



«Илья Муромец» в полете над Санкт-Петербургом.

Христе и Высших реальностях. Илья Муромец боролся против недругов родного края. Освободившись чудесным образом от 33-летнего недуга, он встал на защиту земли русской. Игорь Сикорский также был патриотом. Поэтому видел в своём самолёте средство защиты родной земли, что вскоре подтвердилось во время воздушных боёв Великой войны.

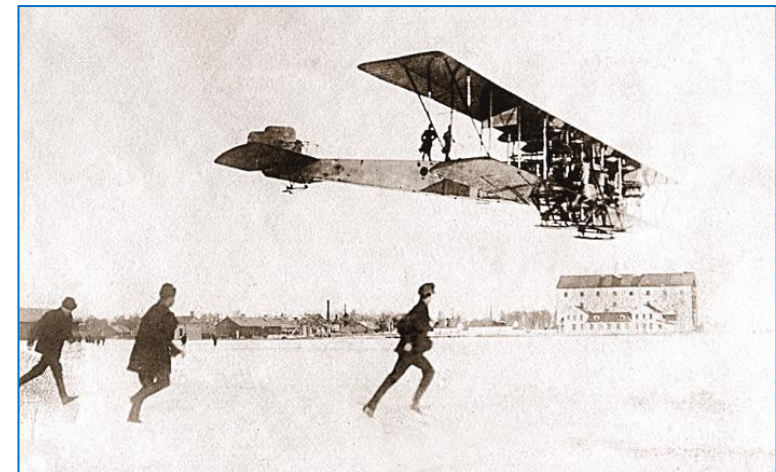
Во многих отношениях «Илья Муромец» превосходил «Русского витязя». 11 февраля 1914 года он поднялся в небо с шестнадцатью пассажирами и установил новый мировой рекорд по числу пассажиров на борту. В установлении рекорда принимал участие ещё один пассажир – четвероногий путешественник, талисман аэродрома, пёс по имени Шкалик. Потом ещё несколько мировых рекордов установил русский гигант.

Сотни, тысячи людей шли на аэродром, чтобы лично присутствовать во время полётов русского воздушного богатыря. Каждый полёт «Ильи Муромца» над Петербургом останавливал уличное движение в городе – люди толпами собирались и наблюдали за аэропланом- «бегемотом» и его шумными моторами.

Когда Игорь подписал контракт с Русско-Балтийским заводом и был готов для переезда в Петроград, отец Иван

Алексеевич отвёл его в сторону и сказал напутственные слова: «Моя философия жизни – это идеализм и оптимизм, но, несмотря на это, как психолог, я хочу предостеречь тебя, что по какой-то причине успех, помимо одобрения и похвалы, обычно вызывает зависть и ненависть». Бесконечное множество раз Игорь Сикорский находил подтверждение глубокой мудрости, содержащейся в заявлении пожилого учёного. Он пришёл к выводу, что легче справиться с аэродинамическим сопротивлением, нежели с другими видами паразитического сопротивления, которые часто замедляют прогрессивную деятельность.

В армии проявили ещё больший интерес и стали обсуждать возможность размещения заказов нескольких воздушных кораблей типа «Илья Муромец». Но оставалось незавершённым ещё одно испытание: продолжительный полёт через всю страну. Игорь принял решение отправиться в свой родной Киев, чтобы испытать и продемонстрировать землякам качества самолёта на дальнее расстояние.



Испытания самолета «Ильи Муромца»

ПОСЛАННИКИ НЕБА



Игорь Сикорский и механик Владимир Панасюк

Июль, лето набирает силу, нестерпимо жарко. После полуночи, дождавшись прохлады, Игорь Сикорский прибыл на аэродром. Команда в сборе: лейтенант Георгий Лавров – исполняет роль штурмана и второго пилота, капитан Христофор Пруссис – второй пилот, механиком летит Владимир Панасюк.

Самолёт загружен как никогда, баки наполнены горючим, но на борт доставлены ещё несколько канистр с бензином и маслом, ящики с запчастями, инструментом. Ночь ясная, безветренная... Как только обозначился горизонт, запустили двигатели, Сикорский отдал команду отпустить крылья. Пробежав значительное расстояние, словно гигантская птица, самолёт шумно оторвался от земли и стал набирать высоту.

Полёт протекал по намеченному курсу. Когда Христофор Пруссис занял место у штурвала, команда перешла в салон, на столе, покрытом скатертью, дымились чашечки горячего кофе, лежали фрукты, бутерброды – можно подкрепиться: «Это Бог нам устроил завтрак над облаками!» Медленно разгоралась заря. Отбросив завесу сумерек, горизонт расширился, открыв магию

необъятного неба. Полёт протекал ровно, видимость отличная, глаз радует.

Сикорский отправил две телеграммы. Одну – в Киев отцу, другую – в компанию. Это им давно задумано. Телеграмму и деньги с небольшими чаевыми помещали в алюминиевую трубку длиной в двадцать сантиметров, закупоривали пробкой и сбрасывали с самолёта, прикрепив к трубке широкую яркую ленту и записку с просьбой отправить телеграмму по указанному адресу как можно скорее. Когда послание оказывалось за бортом самолёта, лента распускалась и становилась заметной. Неоднократно команда «Ильи Муромца» пользовалась этим методом во время полёта, и каждый раз добрые люди подбирали трубки и отправляли по адресу.

Орша. Как только команда Сикорского выбралась наружу, её плотным кольцом окружили восторженные белорусы, русские, украинцы. Лётчики получили в награду подарки, корзину с фруктами, цветы. Посыпался фейерверк неожиданных вопросов. У команды вызывало тревогу отсутствие приборов ночного видения, не было и опыта для дальних перелётов. На юге ночи тёмные, не такие «белые», как в Северной столице. А до Киева шесть часов лёта. Когда самолёт был готов к старту, позвали на помощь добровольцев. С их помощью воздушный гигант переключался на край поля, где его развернули носом к взлётной полосе.

Уже в полёте случилась беда. Механик ворвался в кабину пилота. Взглянув на него, Игорь понял: случилось что-то непоправимое. Панасюк показывал в сторону правого двигателя. Трубка, через которую вытекал бензин, лопнула, и горячее хлестало наружу буквально в нескольких сантиметрах от карбюратора. Двигатель ещё работал. Но прежде чем встревоженные лётчики могли что-то исправить, две вспышки озарили корпус самолёта. Бензин воспламенился, огромное трёхметровое пламя вырвалось наружу и растеклось по поверхности крыла, охватывая деревянные стойки. Лавров и

Панасюк, сбросив куртки, стали сбивать огонь. Лавров дотянулся до клапана и перекрыл подачу горючего. Двум лётчикам удалось победить пламя. Во время пожара никто из команды не запаниковал. Сикорский продолжал управлять в условиях турбулентности и наблюдать за друзьями: стоя на крыле самолёта, они мужественно тушили огонь. Каждый понимал, что события могли развиваться куда более драматично. Улыбаясь и поздравляя друг друга, радовались, что избежали катастрофы.

Но добраться засветло до Киева уже не представлялось возможным. Решили ночевать на месте приземления. К тому же возбуждённая, но дружески настроенная молодёжь с железнодорожной станции Копысь собралась вокруг машины. Каждый предлагал свои услуги. Несколько крепких хлопцев откатали самолёт на край поляны, к месту, удобному для взлёта. Сикорский и Лавров приняли приглашение начальника местной полиции, который решил устроить праздничный ужин в честь героических лётчиков.

Приём был царский! Однако главный полицейский был разочарован – герои отказались даже прикоснуться к рюмке с горилкой. Поблагодарив радушных селян, они вернулись на поляну. Люди спешили к ним, неся сало, сметану, варёные яйца, даже горшок с галушками, редиску, вишни – на месяц хватит. Расспрашивали о царе, не видели ли в куще облаков Бога Саваофа, кто, если не он, шлёт на землю громы и молнии. Один из парубков спросил, как такое огромное крыло машет в воздухе? Другой хотел знать, каким образом эта рукотворная птица может сесть на дерево или на дымовую трубу? Был вопрос о том, где находится газ, поднимающий этот «дирижабль» в воздух?

Звёзды покинули небосвод, уступив место дождевым тучам. Команда отправилась на ночлег. Спали недолго, в четыре часа Игорь скомандовал заводить моторы. По команде Сикорского тяжеловес взмыл в воздух.

Пролетая над Шкловом, из-за непогоды мало что можно было разглядеть, «Илья Муромец», продолжая держать курс на юг, оказался в плотной пелене облаков. Стало темно, шли вслепую, но команда не сдавалась. Из-за турбулентности, не видя горизонта, трудно было вести аэроплан. Уже в США Сикорский признавался: «Ни за что сегодня не полетел бы вслепую». Но тогда они делали первые шаги в авиации. Импровизировали во всём и поставленные задачи выполняли. Нужные приборы появились лишь с приходом усовершенствованных самолётов. Перелёт из Петрограда в Киев стал поистине героическим, люди из команды Сикорского были пионерами своего дела, использовали то, что имелось в наличии. Через некоторое время достигли 1500 метров. Их ждала награда: чистое небо и яркое солнце. Уменьшив мощность двигателей до крейсерской скорости, команда на борту гигантского судна лавировала над сверкающей белой поверхностью пятого океана.

Условия полёта изменились. Можно было поставить стакан воды на стол, и не расплескать ни капли. Сикорский с наслаждением выпил чашку кофе, набросил на себя пальто и поднялся на верхний мостик. Наклоняясь, он держался за поручни. Несколько раз в жизни он был свидетелем такого волшебного зрелища: свято притихшая земля лежит в ярком сиянии, в сердце пробуждается тоска по ещё неведомому. Небо в эти минуты словно становится вестником твоего перерождения. Самолёт, казалось, завис на месте, распластав, как гигантская птица, огромные крылья. Сикорский оказался в центре сказочной страны, сотворённой Богом. Музыка есть в каждой минуте жизни, и у всего живого есть свои сокровенные тайны, и они принадлежат только тебе. Он проплывал мимо странных на вид гор. Впереди вдруг вырос гигантский – до ста метров – каменный гриб. Долгое время, не сходя с площадки, Игорь оставался один на один с бездной, потрясённый божественной красотой, которую он вспоминал потом всю жизнь. Сикорский много раз летал над облаками в разных частях света, но впечатления от того полёта ни разу не повторялись.

КНИГА – БИБЛИОТЕКА – УЧЁНЫЙ

Наконец штурман объявил, что стольный град Киев – впереди, в восьми километрах. Игорь вернулся в кабину, взял штурвал в свои руки. Уменьшил обороты двигателя и начал снижение. И – радость, восторг: золотые купола Киево-Печерской лавры играли солнечными бликами, словно приветствовали отважных лётчиков.



«Илья Муромец» идет на посадку в Киеве.

Киевляне не ожидали, что самолёт прибудет в это дождливое утро. Лишь несколько человек появились на поле. Секретарь Киевского общества аэронавтики поздравил экипаж с успешным перелётом и, помолчав, сообщил, что в Сараево убит австрийский эрцгерцог Франц Фердинанд.

Каждый в команде понимал серьёзность этого события, но никто не предполагал его ужасных последствий.

Киев устроил лётчикам грандиозный приём. Несколько дней люди толпами валили в сторону аэродрома, хотели своими глазами увидеть «Илью Муромца» – легенду отечественной авиации. Были организованы демонстрационные полёты. На борт поднимались и кружили над столицей Украины официальные лица города, дворяне, лидеры различных обществ, офицеры и генералы, гимназисты и студенты, их наставники, друзья. Игорю было особенно приятно продемонстрировать Ивану Алексеевичу четырёхмоторный самолёт в полёте. Отец сказал, что на него произвели большое впечатление плавность и устойчивость большого воздушного судна.

В Киевском обществе воздухоплавания И.И. Сикорскому вручили Большую золотую медаль с надписью: «Славному витязю русского воздушного океана Игорю Сикорскому». К лётчикам в то время относились как к посланникам неба, их боготворили. А



Вся мировая пресса откликнулась на полёт первого в мире дальнего самолета. Его совершил самолет «Илья Муромец».

вечером офицеры из авиаобслуживания организовали ужин в честь героического экипажа «Ильи Муромца». Это был замечательный тихий вечер, без пышных речей и поздравлений. Проходил в уютной беседке Торговой палаты, откуда открывался исключительной красоты вид на Днепр. Весёлое дружеское мероприятие длилось всю ночь, рассвет встречали вместе. Но у Игоря Сикорского это событие

впоследствии будет связано с глубокой печалью. Многие молодые люди, которые провели с ним тот вечер, вскоре уйдут из жизни.

Через два с половиной месяца с Балтики придёт страшное известие. Семью постигнет непоправимое горе – погибнет Сергей, старший брат Игоря Сикорского. Жизнь Сергея Сикорского оказалась короткой. Он получил назначение на бронепалубный крейсер «Паллада». 28 сентября по старому стилю произошла катастрофа, которая потрясла весь балтийский флот. Немецкая подводная лодка У-26 торпедировала «Палладу» прямым попаданием в середину корабля, где находился склад боеприпасов. От огромного броненосца и его команды – более полутысячи человек – не осталось и следа. Спасать было некого, ибо на месте

катастрофы не оказалось не только ни одного живого моряка, но и ни одного погибшего. Через несколько дней у острова Кокшер обнаружили поднявшуюся из пучины моря икону с крейсера «Паллада» – Спас Нерукотворный, не имевшую не только повреждений, но даже царапин. В память о сыне Иван Алексеевич Сикорский посвятил ему свою «Книгу жизни».

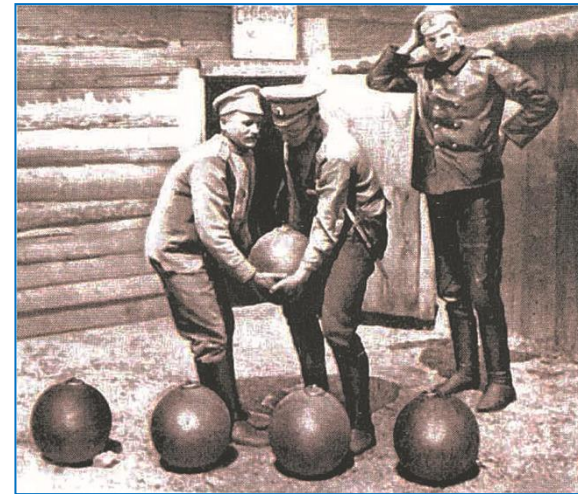
Но вернёмся к событиям в Киеве. Раннее июльское утро 1914 года. «Илья Муромец» поднялся в воздух и взял курс на север. Около пяти часов вечера на горизонте замаячил знакомый силуэт Петрограда. Усталый, но счастливый, Сикорский посадил самолёт на знакомую взлётно-посадочную полосу военного аэродрома.

Перелёт на расстояние более одной тысячи километров окончательно доказал важность крупных многомоторных аэропланов. Даже неполадки послужили обоснованием для доказательств, приводимых в пользу больших самолётов. Вскоре военное ведомство сделало заказ на десять четырёхмоторных самолётов для армии, чему невероятно обрадовался весь коллектив завода – это высокая оценка их напряжённого двухлетнего труда.

«ИЛЬЯ МУРОМЕЦ» И ВЕЛИКАЯ ВОЙНА

Когда Игорь Сикорский вернулся в Петроград, в столице уже ощущалось приближение бури. Значительное число людей не хотело войны. Царь Николай Второй, как мог, оттягивал час катастрофы. В обществе существовало совершенно определённое и широко распространённое убеждение, что если нападут на Сербию, то Россия не может оставаться в стороне. Трагедия, которая разыгралась в конце июля, хорошо всем известна, поэтому не нуждается в дальнейшем комментарии.

Атмосфера праздника, связанная с успешными полётами «Ильи Муромца», была забыта. Теперь Сикорский весь ушёл в работу, на нём лежала ответственность за подготовку и выпуск армейских пилотов, которые должны, получив права на управление военным «Ильёй Муромцем», отправиться на фронт. Он остался единственным в мире пилотом, способным летать на четырёхмоторных самолётах.



«Илья Муромец» мог нести невиданное количество вооружений – несколько пулемётов, крупных бомб и даже артиллерийское орудие. На фото в центре артиллерийский офицер капитан А.Н. Журавченко – главный специалист ЭВК по вооружению, впоследствии профессор МАИ (Московский авиационный институт)

другое оборудование. До глубокой ночи корпел дома, разрабатывая новый тип военного самолёта. И всё – для фронта!

Его лётчики – Георгий Лавров и Христофор Пруссис – знали, как управлять «Муромцем», но никто из них, кроме Сикорского, не решался на тяжеловесе совершать взлёты и посадки. Поэтому вечерами всё чаще конструктор оставался на заводе, чтобы сдать

в срок первые пять «Муромцев» для армии. Лично устанавливал дополнительные приборы, монтировал прицелы, кассеты для бомб, тележки для снарядов, крепил полки,

Сикорский в беседе с генералом Шидловским выразил мнение, что нужен другой тип большого самолёта. Хозяин фирмы поддержал его идею, добавив, что было бы хорошо немедленно приступить к строительству трёх самолётов нового класса.



Военный самолет «Илья Муромец» готовится к испытаниям.

Представление о том, что русские авиастроители выполняют работу медленно, не совсем корректно: по крайней мере, это было неправдой. Завод работал 24 часа в сутки в три смены, инженерный отдел проводил на работе неограниченное количество часов, пока люди могли эффективно выполнять свою работу. Строительство самолётов шло полным ходом.

Будущее российской авиации было туманно, особенно производство многомоторных самолётов. Положение спас Михаил Владимирович Шидловский. Результатом нескольких бессонных ночей явился доклад, в котором была проанализирована ситуация и предложены конкретные действия, доказывающие военную значимость тяжёлых самолётов. Доклад положили на стол военному министру Сухомлинову, который, в свою очередь, должен был представить эту информацию императору Николаю Второму с просьбой одобрить предлагаемую программу. Суть доклада состояла в следующем. Во-первых, признавалось, что

штаб армии справедливо дал суровую оценку работе первых двух самолётов. Далее отмечалось, что их неудача была связана частично из-за ограниченного использования самолётов старой модели, но главное – лётчики не были достаточно подготовлены и мало знакомы с этим типом самолёта.

Военный министр Сухомлинов доложил императору о том, что необходимо создать специальное авиационное подразделение, состоящее из самолетов «Илья Муромец». Доклад произвёл благоприятное впечатление, и Николай Второй, не колеблясь, одобрил план действий. Была создана «Эскадра воздушных кораблей», а М.В. Шидловскому, которому в то время было шестьдесят лет, присвоили звание генерал-майора и назначили командующим созданной 23 декабря эскадрой.

Январь 1915-го прошёл в энергичной подготовке воздушных кораблей и ускоренном обучении персонала. 15 февраля 1915 года один из самолётов под командованием капитана Горшкова совершил первый успешный полёт над территорией противника. За первым рейдом «Муромца» последовали другие. Бомбардировки, глубокая разведка в тылу врага были совершены до начала лета.



Первые лётчики «Илья Муромца», участвовавшие в боях Великой войны на западном фронте России.

Спрос на многомоторные самолёты наблюдался на всех участках фронта. Завод получил крупные заказы. На столе у генерала Шидловского лежал приказ, требовавший в кратчайший срок увеличить «Эскадру воздушных кораблей» до максимальных размеров. Груз ответственности на плечах Сикорского неизмеримо возрос. Теперь он практически всё время находился на фронте, на главной базе эскадры. Он больше не инструктировал, а до середины 1916 года занимался испытаниями новых самолётов, предназначенных для фронта.

К середине лета значительное число лётчиков приобрело опыт вождения воздушных кораблей в боевых условиях. Многие из вражеских самолётов-преследователей были уничтожены, а вот «Муромцы» на базу вернулись все. Но были и жертвы, убитые и раненые. 6 июня боевому самолёту был нанесён серьёзный удар, два двигателя выведены из строя пулемётной очередью, капитан ранен. Это случилось на немецкой территории в шестидесяти километрах от линии фронта. Экипаж отбил от преследуемых истребителей, сбив один из них, и вернулся на базу с двумя работающими двигателями.

Огромные потери понёс противник в результате многочисленных налётов русской тяжёлой авиации. Дважды удалось взорвать поезда с боеприпасами. Один

из успешных рейдов по секретной информации штаба армии провёл на станции Пржеворск (в Австрии) капитан И.С. Башко.

Положение Игоря Сикорского значительно отличалось от работы других конструкторов самолётов. Последние, работая на заводах, оторванные от фронта, не имели прямого контакта с



Герой Великой войны
лётчик капитан И.С.
Башко.

военными лётчиками. Об успехах или неудачах своих изобретений узнавали из официальных фронтовых сводок. А Игорь жил «Эскадрой воздушных кораблей» и хорошо знал каждого человека из лётного состава и команды технического обслуживания. Некоторые стали его личными друзьями. Такое положение вызывало в нём особое чувство ответственности за ту работу, которую он делал каждый день.

В 1916 году работа «Муромцев» на фронте усложнилась. Немцы усилили противовоздушную оборону, отказавшись от цеппелинов, не оправдавших возложенных на них надежд. Они быстро переключили своё внимание на создание быстрых истребителей. Несмотря на это, «Муромцы» появлялись вдоль всего Восточного фронта, на Северном фронте – около Риги, на Западном – под Минском и на Юго-Западном – около Галиции. На всех этих фронтах «Муромцы» оказывали неоценимую службу сухопутным войскам.

А сколько героических подвигов связано с вылетами боевых самолётов! 13 апреля 1916 года «Муромец-Х» получил задачу уничтожить железнодорожный вокзал в Даудзевасе. Это важный стратегический пункт за линией фронта, хорошо защищённый противовоздушной батареей. Наш самолёт сбросил бомбы с высоты 2440 метров, сделав несколько прямых попаданий. На «Муромца» обрушился шквал артиллерийского огня и, когда последняя бомба покинула борт, несколько метких шрапнелей разорвались в непосредственной близости от самолёта, покрыв его множеством осколков.



Герой Великой войны
поручик А.М. Костенчик.

Командира корабля поручика А.М. Костенчика тяжело ранило в грудь, он потерял сознание. Выпав из сидения, он всё ещё держал стопу на рычаге. Подбитому самолёту удалось удержаться в воздухе и пролететь ещё почти девяносто километров, постепенно теряя три двигателя и повреждённые радиаторы. Наконец измученная команда добралась до аэродрома, и второй пилот совершил безаварийную посадку. Как только самолёт оказался на земле, подъёмная сила упала, крыло отвалилось.

Росла мощь российской стратегической авиации. Драма войны стремительно набирала ход, и «Эскадра воздушных кораблей» продолжала исполнять свой долг. На смену повреждённому «Муромцу» прибыл новый воздушный корабль под командованием сотника Василия Лобова, кубанского казака. Он с Белой гвардией прошёл пол-Европы. Путь его, как и многих русских офицеров, затерялся во Франции. Там, в 1947 году и упокоилась душа казака. В одном из официальных докладов штаба Седьмой армии дан полный отчёт о героических действиях другого командира «Ильи Муромца-II» Алексея Панкратьева. Один из воздушных кораблей под командованием поручика Дмитрия Макшеева подвергся нападению со стороны самолётов-преследователей. После жестокой схватки «Илья Муромец-XVI» был сбит, упал на землю и сгорел. Все, кто был на борту, погибли. Согласно благородному обычаю, который всегда соблюдали немецкие и русские лётчики, несколько дней спустя немецкий самолёт сбросил на русский аэродром записку, касающуюся этой катастрофы. В ней говорилось о том, что там покоятся тела четырёх русских лётчиков, героически погибших в воздушном бою 25 сентября 1916 года. Множество успешных воздушных рейдов совершили во время войны русские лётчики, оказывая помощь сражающейся русской армии.

В то же время масштаб военных действий был ограничен из-за нехватки самолётов и недостаточной подготовки лётного состава. Сказывалось ограниченное производство самолётов этого типа. Завод не мог увеличить их выпуск из-за дефицита

двигателей, которые поставлялись из-за рубежа. Именно этот фактор сдерживал наращивание производства. В конце 1916-го первые четыре двигателя были сконструированы и построены на вновь созданном подразделении Русско-Балтийской компании. Они показали великолепные эксплуатационные характеристики, а их широкое производство намечалось на 1917-й год. 75 четырёхмоторных самолёта прямо с конвейера были доставлены на фронт.

И так, мы пришли к истокам мировой тяжелой авиации – транспортной, пассажирской и в конечном итоге стратегической, – созданной на основе исконно русских четырёхмоторных самолетов «Русского витязя» и «Ильи Муромца». Вне сомнения, лидерство России в области авиации продолжалось бы, если бы не революция 1917 года и подписанный в марте 1918 году позорный для России Брестский мир. Великая война на этом тем не менее не прекратилась, и Игорь Сикорский, как истинный патриот своей страны, выехал во Францию, чтобы продолжать борьбу с ненавистным врагом, но уже во Франции. Он создал новый, более мощный самолет, который мог нести самую тяжелую бомбу того времени. Однако в ноябре 1918 года войне пришёл конец, и великий изобретатель оказался не удел.

Он был в поисках возможности применить свои выдающиеся способности, и ему посоветовали выехать в Соединенные Штаты, где в нищете и забвении он начал новую жизнь, которая, благодаря его гениальному уму, увенчалась огромным успехом. Жизнь и судьба Игоря Сикорского является ярким подтверждением того, что Соединенные Штаты во все времена процветали только потому, что питались притоком «мозгов» из других стран, большую часть которых составляли русские люди.