

ГАРРИ ИЗРАИТЕЛЬ

**САГА О СИКОРСКОМ
и другие истории**



Издание второе, исправленное и дополненное



ГАРРИ ИЗРАИТЕЛЬ

Сага о Сикорском
и другие истории

Гарри Израитель:

САГА О СИКОРСКОМ И ДРУГИЕ ИСТОРИИ

Издание второе, дополненное и исправленное

Редактор: Юлия Грушко

Garri Izraitel:

THE SAGA OF SIKORSKY AND OTHER STORIES

Second edition, updated and corrected

Edited by Yuliya Grushko


Copyright © 2022–2023 by Garri Izraitel

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the written permission of the copyright holder.

ISBN 978-1960533067

Published by M•GRAPHICS | BOSTON, MA

 www.mgraphics-books.com

 mgraphics.books@gmail.com

Printed in the U.S.A.

СОДЕРЖАНИЕ

Сага о Сикорском

| | |
|----------------------------|----|
| Марка с секретом | 7 |
| Жизнь первая | 9 |
| Жизнь вторая | 31 |
| Жизнь третья | 52 |
| Заключение | 67 |

Несколько слов об одной почтовой карточке с оригинальной маркой

69

История Pony Express

77

Листая страницы старых газет...

| | |
|---|----|
| Памяти Дага Хаммаршельда | 87 |
| Плафон в парижском театре Гранд-Опера | 94 |
| Столетие открытки | 99 |

Хрустальная ночь.

109

Знакомьтесь, художник — Светлана Головки.

114

САГА О СИКОРСКОМ

МАРКА С СЕКРЕТОМ

Нынче, туман, твоя миссия кончена...

В. С. Высоцкий, «Сколько чудес
за туманами спрятано»

В 1976 г. в Советском Союзе была выпущена серия почтовых марок, посвящённая истории отечественной авиации. Серия состояла из пяти многоцветных марок увеличенного формата, на которых были изображены различные типы самолётов, построенных в России в начале прошлого века. По установившейся с самого рождения авиации традиции самолёты называются по имени их создателей.



Самолёт
«Гаккель-VII». 1911 г.



Самолёт
«Гаккель-IX». 1912 г.



Самолёт
И. Стеглау № 2. 1912 г.



Самолёт
В. Дыбовского. 1913 г.



Самолёт
«Илья Муромец».
1914 г.

Странно! А где фамилия конструктора на последней марке? Может быть, она просто не поместилась?

В Советском Энциклопедическом Словаре (СЭС) этому самолёту посвящено восемь строчек: «Илья Муромец», русский военный 4-моторный самолёт-биплан. Создан в 1913 г. Экипаж—8 человек...» и т.д. И ни слова о конструкторе! Что же это за такая секретная личность, что даже через 76 лет (СЭС издан в 1989 г.) нельзя обнаружить имя конструктора? И почему на марке указан 1914 г., а в СЭС— 1913?

В середине 80-х гг. прошлого века, когда в Советском Союзе наступило время перестройки, многое из того, что раньше было секретом, стало известно всем. Именно тогда стало известно, что конструктором самолёта «Илья Муромец» и многих других был Игорь Иванович Сикорский.

И. И. Сикорский, имя которого не упоминалось раньше, так как он был эмигрантом, стал известен многим, хотя специалисты знали о нём всегда.

Не каждому удаётся прожить жизнь, оставив человечеству память о себе. Ему удалось это... трижды. Три раза он начинал жизнь сначала, и каждый раз его вклад в развитие человеческой цивилизации был неизмеримо большим...

ЖИЗНЬ ПЕРВАЯ

Под ним струя светлей лазури,
Над ним луч солнца золотой...

М. Ю. Лермонтов, «Парус»

Игорь Иванович Сикорский родился 6 июня (25 мая) 1889 г. в Киеве в семье профессора психологии Ивана Сикорского. Он был младшим в семье, в которой было уже три дочери и один сын.

Профессор Киевского университета Иван Алексеевич Сикорский был прекрасным лектором, имел множество печатных трудов, часть из которых была переведена на европейские языки. Он был постоянно занят, и сотрудники его говорили, что он работает по 36 часов в день. Дом в Киеве был наполнен книгами, картинами, живыми разговорами о них, т.е. атмосферой, поощрявшей интеллектуальное любопытство. Интерес Игоря Сикорского к авиации, возможно, начался с его детского увлечения произведениями Жюль Верна.

Мать Сикорского, как и его отец, медик по образованию, была очень культурной женщиной. Именно она рассказала ему о Леонардо да Винчи не только как о художнике, но и как об учёном, впервые сделавшем эскизный чертёж летающей машины. Этот рассказ глубоко врезался в память юного Сикорского на всю жизнь.

В 12 лет Игорь построил свою первую действующую модель вертолёт с резиновым моторчиком. Но летающая модель — не единственное его увлечение в эти годы. Он увлекался механикой и астрономией, собирал электрические батареи и строил маленькие электрические моторчики, увлекался химией и даже один раз сделал само-



Республика Нигер, 1970 г.

дельное взрывное устройство. Все эти увлечения углубляли его знания, расширяли его кругозор.

В 1903 г. Игорь Сикорский поступил в Российскую Императорскую морскую академию в Санкт-Петербурге. Он проучился там три года, закончил основной курс обучения и, поняв, что некоторые другие области практической техники увлекают его больше, чем морская карьера, оставил академию. В 1906 г. в связи с революционными выступлениями студентов многие институты в России были закрыты, поэтому Сикорский уехал учиться в Париж. Через полгода, когда обстановка в России нормализовалась, он возвратился из Парижа и поступил в Киевский политехнический институт. Новый студент не очень интересовался сугубо теоретическими дисциплинами. Дома он организовал маленькую лабораторию, в которой экспериментировал с различными механическими устройствами, среди которых был и построенный им паровой мотоцикл.



К 100-летию Киевского политехнического института. Украина, 1998 г.

Интерес России к воздухоплаванию в это время был сфокусирован на технике, которая легче воздуха. Энтузиасты создания аппаратов легче воздуха в России в первом десятилетии XX столетия пытались конструировать дирижабли, сравнимые с дирижаблями графа Цеппелина.

Летом 1908 года, когда Игорь Сикорский сопровождал отца в поездке в Германию, он почти ежедневно читал в га-

зетах восторженные отзывы о полётах Цеппелина. Сикорский не разделял восторгов прессы. В это время в одной из газет он прочитал статью, написанную очевидцем о полёте одного из братьев Райт. Статья произвела сильное впечатление на Сикорского, который сразу осознал огромные возможности летающих аппаратов тяжелее воздуха. Эти впечатления и размышления привели к тому, что Сикорский начал думать о постройке аппарата, который под управлением пилота мог бы вертикально взлетать, прямо с земли, летать и парить. Первые результаты были обнадеживающими и убедили его, что настоящий вертолёт может быть построен на базе существующей в то время техники.

После возвращения в Киев Сикорский продолжает работать над своим аппаратом. В декабре 1908 г. его старшая сестра Ольга, заинтересовавшаяся его работами, предложила ему деньги для покупки необходимых деталей.

В январе 1909 г. Сикорский едет в Париж. Там он посещает аэродром и заводы, встречается со знаменитыми французскими лётчиками Фердинандом Фербером и Луи Блерио. Сикорский поделился с Фербером своим планом постройки вертолёта. Фербер не во всём поддержал его, совершенно точно отметив, что техники для таких летающих машин ещё не существует. Такой ответ Фербера, конечно, тяжело воспринялся молодым конструктором, но Сикорский был твёрд и настойчив в своём решении сконструировать вертолёт.

Прежде чем покинуть Париж, Сикорский побывал на аэродромах, где наблюдал за полётами братьев Райт, Фармана,



Луи Блерио. Франция, 2009 г.

Блерио. Поездка в Париж, встречи с Фербером и Блерио окончательно утвердили приверженность молодого Сикорского к авиации.

Сикорский возвратился в Киев в мае 1909 г. с анзаниевским (Anzani) мотором мощностью 25 л.с. Точно такой же мотор был использован в самолёте Блерио в его легендарном перелёте через Ла-Манш в июле этого года. Не имея опыта и потому с некоторыми опасениями, но с величайшим энтузиазмом Сикорский приступил к конструированию своего первого летающего аппарата.

В течение июля месяца сборка вертолётa была закончена, и начались его испытания. Работа велась ежедневно с раннего утра до позднего вечера. Было проведено огромное количество проверок. Сикорский за это время приобрёл такой опыт и знания, которые не смог бы почерпнуть ни в каких книгах. В начале октября он решил прекратить испытания. Был сделан важный вывод: этот вертолёт не сможет подняться в воздух, но это был очень существенный и необходимый шаг к достижению цели.

Несмотря на то что замысел создания нового усовершенствованного вертолётa уже сложился, Сикорский решил отложить его строительство на несколько месяцев и ещё раз съездить в Париж. Во время короткого путешествия он снова наблюдал полёты самолётov, и это зрелище чрезвычайно взволновало его. В рабочей тетради появляется несколько набросков будущих самолётov, и постепенно возникает новое направление в его замыслах. Он решает, что наиболее последовательным приближением к конструированию самолётov будет постройка этой зимой двух аэросаней. Из Парижа Сикорский возвратился с двумя анзаниевскими моторами: 25 л.с. — для второго вертолётa и 15 л.с. — для аэросаней. В то же время он обдумывает конструкцию маленького самолётa с использованием одного из этих моторов. Зимой он построил с моторами разной мощности двое аэросаней и получил большое удовольствие, испытывая их.

В феврале 1910 г. он снял моторы с двух аэросаней и решил строить второй вертолёт и одновременно свой первый самолёт. Ранней весной 1910 г. второй вертолёт был закон-

чен. Первые испытания показали, что вертолёт может поднять только собственный вес, если же к весу вертолёта добавлялся вес пилота, вертолёт уже не мог взлететь.

В середине апреля был готов к испытанию первый самолёт. Сикорский назвал его С-1, не предполагая, что это название будет иметь несколько десятков модификаций и станет известным во всём мире. Теперь предстояло не только поднять самолёт в воздух, но и научиться управлять им. Снова одна за другой следовали проверки. Так прошло несколько недель. Работа не приносила успеха. Учёба в институте была запущена, денег из семейного бюджета было взято столько, что отдать их в ближайшее время не представлялось возможным... Положение было катастрофическим. Однако увлечённость Сикорского авиацией была сильнее этих неудач. Он принимает трудное решение: все работы с вертолётom прекратить, разобрать вертолёт и самолёт, построить самолёт С-2, в котором исправить все недостатки С-1.

2 июня 1910 г. С-2 был готов. 3 июня Сикорский впервые взлетел на своём самолёте. И хотя этот полёт продолжался всего 12 секунд, а высота полёта была немногим более метра, всё-таки это был полёт!

Самолёт просуществовал около месяца. За это время Сикорский научился взлетать, поддерживать самолёт в полёте, управлять им и приземляться. Сейчас это трудно себе представить, но в самолёте не было ни одного прибора, и поэтому всё обучение строилось на интуиции и чувствах. В конце концов самолёт упал. Сикорский счастливо отделался синяками и ушибами. Самолёт, однако, восстановить было невозможно, и поэтому в июле была сделана предварительная разработка следующего, более мощного, чем С-2, самолёта С-3.

В августе Сикорский предпринял короткое путешествие в Париж за новым мотором. Он привёз анзаниевский мотор мощностью 40 л.с. Ещё три месяца упорной работы — и новый самолёт С-3 был готов. В начале декабря 1910 г. С-3 впервые взлетел. Он легче взлетал, был послушен в управлении и по другим характеристикам также превосходил С-2. Было сделано тринадцать полётов, общая продолжительность которых составляла около семи минут. Этот самолёт просу-

ществовал не многим более недели: как и С-2, он потерпел аварию.

Была середина декабря 1910 г. Исполнилось ровно два года активной работы Сикорского в авиации. За это время было построено пять летательных аппаратов, и только два из них оказались относительно удачными. Затраты исчислялись годами и месяцами, а достижения — минутами и секундами.

Однако энтузиазм и целеустремлённость Игоря Сикорского неиссякаемы. Снова принято решение о постройке двух новых самолётов. С-4 должен максимально использовать мотор и детали С-3, но иметь улучшенные характеристики. С-5 было решено построить с более мощным и надёжным мотором, с большим размахом крыльев и с другими изменениями, которые бы обеспечивали удобство управления, обучения и анализа управления.

В апреле оба самолёта были готовы к испытаниям. Сикорский решил всё внимание сосредоточить на самолёте С-5, оставив С-4 в резерве. На С-5 был установлен мотор типа «Argus» мощностью 50 л.с. с водяным охлаждением. В конце апреля Сикорский совершил первый полёт на самолёте С-5, длительность которого составляла 25 секунд. Испытательные полёты продолжались день за днём. Каждый следующий полёт был дольше и выше предыдущего. В середине лета продолжительность полёта достигла получаса, а высота — 300 метров. Теперь Сикорский окончательно убедился в том, что самолёт получился послушным и надёжным в управлении, кроме того, возросло мастерство Сикорского как пилота. Это позволило ему сдать экзамен, и Императорский Всероссийский Аэроклуб, который входил в Международную Воздухоплавательную Федерацию, 31 августа 1911 г. присвоил ему звание пилота-авиатора и выдал удостоверение № 64. Этим удостоверением Сикорский пользовался около 50 лет.

В сентябре он был приглашён для участия в военных манёврах около Киева. Во время манёвров максимальная продолжительность полёта достигла одного часа, а высота — 500 метров. Молодой конструктор и пилот был с почётом представлен императору Николаю II, присутствовавшему на этих манёврах.

После окончания манёвров с 18 сентября по 2 октября в Киеве была проведена «воздухоплавательная неделя». Сикорский ежедневно поднимал в воздух С-5, удивляя присутствующих на аэродроме крутым планированием, горками и виражами. Пресса единодушно признала молодого авиатора лучшим лётчиком недели.

5 октября Сикорский как обычно взлетел на самолёте С-5, но на высоте 50 метров вдруг отказал двигатель. Вокруг — дома, впереди — железнодорожные пути, внизу — товарная станция. Единственное ровное место — товарный двор, но и он невелик. С большим трудом удалось посадить самолёт в этом дворе. Сикорский осмотрел машину и двигатель. Поразительно! Двигатель оказался в порядке. В чём же дело? При внимательном осмотре обнаружилось, что в мотор попал комар и перекрыл доступ бензина. Как исключить такие случайности, которые резко снижают надёжность машины? Решением этой задачи является строительство многомоторных самолётов — к такому выводу приходит Сикорский.

В это время у Сикорского возникает замысел нового самолёта, который должен быть трёхместным бипланом, быть более обтекаемым, иметь мотор мощнее, чем у С-5. И снова, уже в который раз, началась работа над новым самолётом с рассвета до заката, по 12–16 часов в сутки.

В конце ноября самолёт, названный С-6, был готов. На нём был установлен мотор мощностью 100 л.с. типа «Argus», что обеспечивало ему большую, чем у С-5, скорость. Самолёт был послушен в управлении, но длина пробега при взлёте и при посадке увеличилась, а грузоподъёмность машины возросла ненамного, несмотря на вдвое большую мощность мотора, чем у С-5. Испытательные полёты были приостановлены. Сикорский понимал, что необходимы какие-то новые методы аэродинамического анализа. Он придумал и сделал простую машину для определения воздушного сопротивления различных частей самолёта. Самолёт разобрали, и все его детали были проверены на этой машине и при необходимости были изменены или доработаны. Затем самолёт собрали заново. Этот заново собранный и существенно доработанный самолёт получил наименование С-6-А. Первые же испы-

тательные полёты показали, что самолёт с пилотом и двумя пассажирами на борту развивал скорость 113 км в час — это превышало мировой рекорд. Самолёт имел обтекаемую форму, грузоподъёмность его и максимальная дальность полёта по сравнению с С-6 заметно возросли.

В феврале 1912 г. С-6-А получил высшую награду на авиационной выставке в Москве. Весной этого же года Сикорскому предложили занять должность главного конструктора авиационного отдела Русско-Балтийского вагонного завода, который должен был начать производство отечественных самолётов. Сикорский принял это предложение и переехал в Санкт-Петербург. Наконец-то он сможет спокойно работать, воплощая в жизнь свои замыслы и не думая о том, у кого и сколько денег одолжить, когда и как их отдать.

Ещё в декабре 1911 года у Сикорского возникла идея создания большого самолёта с четырьмя моторами. Тогда же он начал предварительные расчёты и сделал эскизы некоторых деталей. В Петербурге он занялся этим вплотную. Этот самолёт, который существовал пока только в замыслах конструктора и в некоторых чертежах, резко отличался от существовавших в то время самолётов по своим размерам, весу, наличием закрытой кабины для пилота, расположением моторов вдали от осевой продольной линии самолёта. Каждое из этих нововведений являлось шагом вперёд в развитии авиации. Наличие же стольких спорных новшеств в одной машине делало её просто фантастической.

На Русско-Балтийском заводе в начале лета сделали маленький тренировочный самолёт с мотором мощностью 50 л.с., названный С-8. Были запущены в производство ещё два самолёта: двухместный моноплан С-7 и С-6-Б, который в основном повторял С-6-А, но в нём были усовершенствованы некоторые детали. Эти два самолёта были предназначены для авиационных соревнований, которые должны были проводиться в Петербурге в августе-сентябре 1912 г. под военным покровительством.

Во время проведения соревнований Сикорский познакомился с М. В. Шидловским, председателем правления акционерного общества Русско-Балтийских вагонных заводов, ди-

ректором Русско-Балтийского вагонного завода в Риге, весьма преуспевающим промышленником. Шидловский имел большое влияние в правительственных кругах, а на любом из заводов, принадлежавших их обществу, его слово было законом.

30 сентября Сикорский был приглашён на ужин к Шидловскому. Обстановка была тёплой, разговор — доверительным. Шидловский живо интересовался мнением Сикорского относительно будущего авиации, его замыслами. В заключение молодой конструктор рассказал о своём новом, совершенно необычном самолёте.

«Если я выиграю приз на этих соревнованиях, то все полученные деньги вложу в строительство этого самолёта», — закончил Сикорский. Ответ Шидловского был кратким: «Начинайте строить немедленно».

Было уже за полночь, когда Сикорский, выйдя от Шидловского и идя пешком по Каменноостровскому проспекту, обдумывал свои дальнейшие действия. Прежде чем зайти в дом (он жил тогда в двухэтажном особняке при заводе на Строгановской набережной), он зашёл на завод к вахтёру и попросил его обзвонить всех его помощников и просить их немедленно прийти к нему. Когда собрались все, было около двух часов ночи, Сикорский, ничего не объясняя, налил всем по бокалу шампанского и предложил выпить за успех нового дела: завтра начинаем строить новый большой самолёт. Горячее обсуждение предстоящей работы затянулось до самого утра.

13 октября были объявлены результаты соревнований. Первый приз получил самолёт Сикорского С-6-Б. Следует добавить, что одним из результатов соревнований было размещение заказа Военного министерства на несколько самолётов С-6-Б на заводе в Петербурге.

Для Сикорского наиболее важной была работа над новой машиной. К ноябрю начали вырисовываться контуры гигантского самолёта. Необычность размеров и форм вызывали множество критических откликов. Даже среди авиационных специалистов того времени этот проект считался безрассудным. Сам Сикорский ни с кем не спорил, никому ничего не доказывал, но ночами, после длинного трудового дня, снова и снова проверял свои расчёты. Только техническая группа,



Самолёт «Гранд». Парагвай, 1977 г.

непосредственно занятая строительством самолёта, была уверена в успехе и полна энтузиазма. В начале 1913 г. были закончены фюзеляж и крылья нового самолёта, и заводские рабочие стали называть его коротким выразительным именем «Гранд».

Необходимо отметить, что при строительстве самолёта применялась самая прогрессивная секционная сборка. После того как все секции были изготовлены на заводе, их в апреле месяце перевезли на Комendantский аэродром Петербурга и начали окончательную сборку. Собранный самолёт сначала оснастили только двумя моторами мощностью по 100 л.с. типа «Argus», полностью проверили управление и даже сделали несколько коротких (по несколько секунд) взлётов и посадок — гигантская машина могла взлетать! После этого было установлено ещё два мотора в тандем (друг за другом) и тщательно продумана программа проверочных испытаний.

Около 10 часов вечера 26 мая огромная машина впервые поднялась в воздух. Погода была тихая и ясная. Стояли сказочные петербургские белые ночи. Сикорский поднял самолёт до высоты 200 метров. Полёт продолжался менее 10 минут. При приземлении Сикорский приглушил один из моторов и измерил эффект этого действия. Никто не знал о предстоящем полёте, тем не менее большая толпа людей, в основном состоящая из рабочих и жителей близлежащих домов, окружила приземлившийся самолёт и приветствовала команду громкими и долгими аплодисментами.

В течение нескольких следующих недель «Гранд» совершил множество полётов. Было окончательно выяснено, что при установке моторов друг за другом эффективность пропеллеров падает, что заворачивающий момент при остановке любого мотора незначителен. Самолёт доработали, установив все четыре мотора в ряд по передней кромке нижнего крыла.

Первый полёт такого самолёта состоялся 6 июля 1913 г. Эффективность управления заметно возросла. С тех пор такая схема установки моторов стала классической. Этот самолёт был назван «Русский Витязь».

Одна из почтовых марок серии «История отечественной авиации» (первый выпуск), выпущенной в обращение в Советском Союзе 25 декабря 1974 г., посвящена самолёту «Русский Витязь». На марке самолёт изображён



в полёте. Хорошо видны четыре мотора — это был первый в мире четырёхмоторный самолёт с закрытой обтекаемой кабиной для пилота — это нововведение также было применено впервые в мире. Гигантский самолёт (он был самым большим в мире в 1913 г.) имел размах крыльев 27 м, площадь крыльев была 120 кв. м, длина машины — 20 м.



Художественный маркированный конверт. СССР, 1974 г.

Хорошо видно мощное шасси (целая система колёс), которое необходимо при взлёте и посадке такого тяжёлого самолёта: вес пустого самолёта был 3500 кг, полётный вес—4200 кг.

Фамилия конструктора снова не поместилась на марке, но мы-то знаем, что это был И. И. Сикорский.



Николай II.
Россия, 1913 г.

Во время проходивших военных манёвров император Николай II пожелал осмотреть новый самолёт, поэтому во второй половине июля Сикорский летал на «Русском Витязе» в Красное Село (под Петербургом). Николаю II понравилась новая машина, и он поблагодарил Сикорского за её создание, а чуть позже прислал ему в подарок золотые часы.

15 августа 1913 г. на самолёте «Русский Витязь» был установлен мировой рекорд по продолжительности полёта с восемью пассажирами на борту — 1 час 54 минуты.

В середине лета стало известно, что на осень снова намечается проведение соревнований под патронажем Военного министерства. Специально для участия в соревнованиях были сделаны две новые военные машины: С-10-биплан и С-11-моноплан. Они стояли в ангаре на месте «Русского Витязя», который в это время находился на аэродроме в стороне около забора. В конце августа с пролетавшего над аэродромом самолёта упал мотор. Лётчик удачно посадил самолёт, даже не заметив потери, но упавший мотор серьёзно повредил стоявший в стороне «Русский Витязь». После осмотра повреждённой машины Сикорский решил не восстанавливать её, а переделать в новую, замысел которой уже возник в голове конструктора.

Самолёт просуществовал около двух месяцев. За это время было произведено 53 полёта без единой аварийной ситуации. Было проведено много показательных полётов с пассажирами на борту. Вопреки предсказаниям специалистов, что такая гигантская машина будет часто портиться, самолёт показал высокую надёжность.

Новый самолёт был гораздо больше «Русского Витязя». Несмотря на то что мощность моторов и их число было таким же, как у предыдущей машины, Сикорский надеялся получить большую грузоподъёмность за счёт более эффективного конструирования. В начале января 1914 г. секции самолёта были доставлены на Комендантский аэродром и собраны. Новый самолёт получил имя «Илья Муромец».



И. И. Сикорский. 1913 г.

Первый полёт состоялся в начале января. Он продолжался всего несколько минут. Было выяснено, что хвост самолёта слишком тяжёл. Этот и другие мелкие недостатки были устранены, и в начале февраля самолёт продемонстрировал свои прекрасные качества. За два месяца было проведено много успешных полётов. 24 февраля, взяв в полёт 16 человек, самолёт «Илья Муромец» установил новый мировой рекорд по максимальному количеству пассажиров, поднятых на борту. В последующие месяцы было установлено ещё несколько мировых рекордов.

Почтовая марка с изображением самолёта «Илья Муромец» воспроизведена в начале статьи. В 1914 г. это был самый большой самолёт в мире: размах его крыльев достигал 37 м, площадь поверхности крыльев — 182 кв. м, длина самолёта — 20 м, полётный вес — 7000 кг. Теперь можно с уверенностью сказать, что 1914 г. указан на марке правильно. Более того, указанный в СЭС год создания самолёта — 1913 — как это ни парадоксально, тоже является правильным. Дело в том, что сборка первого самолёта «Илья Муромец» из доставленных на аэродром секций была закон-

цена в последних числах декабря 1913 г. — по старому стилю, или в первых числах января 1914 г. — по новому стилю.

Полёты «Илья Муромца» вызвали большой интерес у жителей Петербурга. Многие приходили к Комендантскому аэродрому, чтобы посмотреть на самолёт вблизи. В середине мая в одном из полётов приняли участие пять членов Думы. В это же время самолётом заинтересовались Военная комиссия Думы и Военное министерство. Обсуждалась возможность заказа на изготовление нескольких самолётов типа «Илья Муромец». В конце июня 1914 г. новый самолёт пробыл в воздухе 6 часов 33 минуты, установив ещё один замечательный рекорд по продолжительности пребывания в воздухе для самолётов с шестью пассажирами.

30 июня 1914 г., в час ночи, Сикорский вместе с командой, состоящей из трёх человек (штурман-пилот лейтенант Г. И. Лавров, второй пилот капитан К. Ф. Пруссис и механик



Односторонняя художественная почтовая карточка¹. Россия, 2009 г.

¹ Литера В означает, что почтовая карточка может пересылаться на территории России вне зависимости от изменения почтовых тарифов и инфляции.

В. С. Панасюк) на самолёте «Илья Муромец» взлетели с Комendanтского аэродрома, взяв курс на Киев. Цель необычайно длинного (более 2500 км) перелёта Петербург — Киев — Петербург — продемонстрировать возможности нового самолёта.

Самолёт был прекрасно приспособлен для длительных перелётов. В фюзеляже было несколько отделений: кроме кабины пилота, расположенной впереди, было отделение с большими окнами, столом и стульями, личное отделение с кроватью, столом и шкафом, далее туалет, а над задней частью фюзеляжа — наблюдательная площадка. Генератор снабжал помещения электрическим светом, а выхлопные газы от двух моторов подавались через две стальные трубы и использовались для обогрева. Была предусмотрена даже возможность ремонта моторов во время полёта. Для этого были сделаны боковые люки, и проходы тянулись сквозь нижние крылья. Кабина была оборудована компасом для навигации, высотомером, четырьмя тахометрами (тахометр — прибор для измерения скорости вращения вала мотора), примитивным воздушным спидометром и уровнем авиагоризонта, которым пилот мог измерять подъёмы, спуски и повороты.

Погода стояла тихая и ясная. Самолёт летел со скоростью около 100 км в час. В 7 часов утра, в то время как капитан Прусис управлял самолётом, свободные члены экипажа собрались вместе в большой кабине на завтрак. Стол был накрыт скатертью. Завтрак состоял из различных бутербродов, фруктов, горячего кофе. Трудно было поверить, что всё это происходит в летящем самолёте. В начале девятого, пролетая над Витебском, Сикорский послал две телеграммы: одну в Петербург на завод, другую — отцу в Киев. Каким образом были посланы эти телеграммы, если в то время не было связи самолёта с землёй? Записки с текстами телеграмм были вложены в две алюминиевые трубки. Туда же положили записки с просьбой к нашедшему отправить эти телеграммы как можно скорее, деньги и даже чаевые. Трубки заткнули с двух сторон пробками, прикрепили к каждой по куску яркой ткани и выбросили за борт.

В то же утро, в начале десятого, самолёт приземлился, как и было запланировано, на импровизированном аэродроме города Орши. Необходимо было заправиться горючим, чтобы

лететь дальше. В два часа дня тяжело нагруженная машина снова взлетела. По расчётам до Киева было шесть часов лётного времени, и зная, что ни самолёт, ни аэродром не приспособлены для ночных полётов, Сикорский торопился, надеясь прилететь в Киев засветло.

Через несколько минут после взлёта вдруг загорелся один из двигателей. Лавров и Панасюк, выбравшись на крыло, начали тушить горящий двигатель своими плащами. Только после того, как они перекрыли доступ горючего к двигателю, им удалось погасить пламя. На трёх моторах Сикорский совершил вынужденную посадку на первом попавшемся поле. Во время осмотра машины выяснилось, что причиной пожара явился пробитый бензопровод одного из моторов, что ни фанерная обшивка фюзеляжа, ни матерчатая обшивка крыльев серьёзно не пострадали. Менее чем через час машина снова была готова к полёту. Однако было принято решение заночевать здесь и вылететь на рассвете.

В предрассветных сумерках, в четыре часа утра, самолёт взлетел, взяв курс на Киев. За ночь погода испортилась. Небо заволокло низкими тяжёлыми тучами. Первый час полёта прошёл спокойно. Летели в облаках, почти вслепую, но не было ни дождя, ни ветра. Затем погода изменилась, пошёл дождь, подул резкий порывистый ветер. Впервые самолёт попал в такие сильные воздушные потоки, и управлять им в этих условиях было невероятно трудно. Яростные броски машины из стороны в сторону сменялись резкими ныряниями вниз. Особенно опасным был момент, когда самолёт попал в штопор и потерял более 350 метров высоты, прежде чем Сикорский смог вывести его из этого состояния. После нескольких часов отчаянных усилий Сикорскому удалось, наконец, направив самолёт вверх, пробить толстый слой облаков и оказаться над облаками в спокойном солнечном пространстве. После дождя, тумана и ветра картина казалась фантастической. Внизу, до самого горизонта, простирались причудливо громоздящиеся облака, и над ними, широко раскинув жёлтые крылья, летела огромная машина.

Наконец, после двух с половиной часов полёта Лавров сообщил, что Киев, по его расчётам, находится впереди, всего

в восьми км. Самолёт в это время летел на высоте 1500 метров. Снижение было долгим. Самолёт вынырнул из облаков только на высоте около 250 метров, и Сикорский увидел знакомые с детства купола Киево-Печерской лавры, а слева — очертания моста через Днепр. Ещё через несколько минут «Илья Муромец» приземлился на Куренёвском аэродроме, где три года назад Сикорский летал на своём первом по-настоящему удачном самолёте С-5. Перелёт из Санкт-Петербурга в Киев занял 12 часов 57 минут лётного времени. Очень мало людей пришло на аэродром для встречи, потому что никто не ожидал, что самолёт прилетит в такую дождливую погоду. Зато в последующие дни толпы людей приходили на аэродром, чтобы только посмотреть на легендарную машину. Было проведено несколько показательных полётов «Ильи Муромца».

На почтовой марке, посвящённой столетию Киевско-го политехнического института и приведённой в начале статьи, изображено, как самолёт «Илья Муромец» приземляется на Куренёвском аэродроме города Киева.

К 100-летней годовщине этого перелёта Украина выпустила почтовую марку и «Конверт первого дня», посвящён-



Конверт первого дня. Украина, 2014 г.

ные этому событию, а на Киевском почтамте было организовано спецгашение (дата на спецгашении — по старому стилю).

В один из дней Сикорский приехал на аэродром вместе с отцом. Он показал ему самолёт в полёте. Особенно сильное впечатление на отца произвело спокойное устойчивое движение огромной машины в воздухе. Трудно себе представить, как счастливы были отец и сын.

Три недели, проведённые в Киеве, были временем приятного отдыха для всей команды.

Ранним утром 24 июля самолёт «Илья Муромец» стартовал в обратный путь. Первая часть пути прошла спокойно. Через семь с половиной часов самолёт совершил запланированную посадку для дозаправки в НовоСокольниках. Около полудня заправленная машина снова взлетела. Тяжело нагруженный самолёт не мог подняться высоко, и когда пролетали над зоной лесных пожаров, горячий воздух создавал большие неудобства для всей команды. Через некоторое время, когда часть горючего была сожжена, самолёт смог набрать доста-



Конверт первого дня.² Россия, 2014 г.

² Литера А означает, что почтовый конверт может пересылаться на территории России вне зависимости от изменения почтовых тарифов и инфляции.

точную высоту, и условия полёта стали лучше. Около пяти часов дня самолёт «Илья Муромец» благополучно приземлился на Комендантском аэродроме Санкт-Петербурга. Обратный полёт занял 13 часов лётного времени.

В Петербурге были аплодисменты, поздравления, награды, особое поздравление от императора Николая II. Одним из результатов успешного перелёта был заказ военного министерства на десять самолётов типа «Илья Муромец». Но широкой международной известности этот легендарный полёт не получил. Его затмило своей зловещей тенью другое драматическое событие — началась Первая мировая война. С начала войны Сикорский, кроме основных обязанностей на заводе, был ещё ответственным за подготовку и проверку военных лётчиков, которые получали самолёты и отправлялись на фронт. После длинного и напряжённого дня, придя домой, Сикорский ещё разрабатывал новый большой самолёт, предназначенный исключительно для военных целей. Сейчас в это трудно поверить, но за семь недель Сикорский сделал новый самолёт от первого чертежа до первого полёта. Этот самолёт позднее стал известен как «Илья Муромец V».

В октябре 1914 г. Сикорский предложил Шидловскому новый самолёт-бомбардировщик, сделанный на базе «Ильи Муромца», но обладающий большей скоростью, не меньшей грузоподъёмностью и способный подниматься с полной нагрузкой на высоту до 3000 метров.

«Запускайте в производство три новых машины и сделайте это как можно быстрее», — ответил Шидловский.

В ноябре Шидловский представил рапорт военному министру Сухомлинову, в котором предлагал, используя возможности самолёта Сикорского как разведчика и дальнего бомбардировщика, создать Эскадру Воздушных Кораблей. Сухомлинов представил это предложение на утверждение Николаю II.



И. Сикорский и самолёт «Илья Муромец».
Камбоджа, 1994 г.

В декабре император утвердил создание Эскадры Воздушных Кораблей (ЭВК) и назначил Шидловского её командиром, присвоив ему звание генерал-майора.

Большинство военных лётчиков привыкло летать на лёгких одномоторных самолётах-истребителях. Полёты же на больших четырёхмоторных самолётах требовали наличия определённых навыков. Поэтому отношение лётчиков к самолёту Сикорского было настороженным, а зачастую и недоверчивым. Штаб Северо-Западной армии, в подчинение которого входила ЭВК, тоже был настроен скептически. Весь январь и февраль прошли в приготовлениях и проверках технического состояния самолётов, их вооружения, лётной подготовки пилотов. Всё это время Сикорский помогал решать различные технические задачи, был инструктором лётной подготовки. Он много летал, демонстрируя лётные качества и возможности самолёта. 28 февраля 1915 г. один из самолётов ЭВК, управляемый капитаном Горшковым, впервые пролетел над вражеской территорией и сбросил около 300 кг бомб. За первым полётом последовали другие, не менее успешные. В последующие два месяца количество успешных полётов было столь велико, что появилась уверенность в огромной эффективности ЭВК не только у лётчиков, но и у штабных офицеров.

ЭВК быстро росла. В 1915–1916 гг. ЭВК располагала тридцатью «Муромцами». Воздушная бомбёжка вражеских позиций, железнодорожных станций и узлов, а также полёты над огромными территориями фронта и в глубоком вражеском тылу, аэрофотосъёмка разведывательного характера — всё это вносило значительный вклад в успех военных операций. В воздушных сражениях хорошо вооружённый «Илья Муромец» представлял собою настоящую летающую крепость, смело вступал в бой с тремя, четырьмя и даже с семью немецкими истребителями, почти всегда выходя победителем. Свыше семидесяти «Муромцев» было изготовлено и получено ЭВК, и только три из них были потеряны во время войны.

Ещё в конце 1914 г. заводу в Петрограде (бывшем Санкт-Петербурге) было заказано изготовить столько самолётов, сколько позволяли его производственные мощности. К тому

времени завод работал в три смены, на заводе насчитывалось три тысячи рабочих. Сикорскому приходилось совмещать работу на заводе с активной деятельностью на фронте в ЭВК.

Производство самолётов было сложным процессом. Постоянно требовались какие-то конструкторские изменения, которые должны были соответствовать боевым требованиям фронта. Множество острых проблем было связано с заменой двигателей. Дело в том, что в первых «Муромцах» использовались немецкие моторы «Argus», которые стало невозможно приобрести с начала войны. Сикорский срочно вынужден



Малый лист с купоном. Россия, 2015 г.

На купоне надпись: Бомбардировщик «Илья Муромец» разработан в августе 1913 г. В годы Первой мировой войны было совершено более 400 боевых вылетов и уничтожено 12 вражеских аэропланов.

был заменить немецкие моторы на моторы, выпускаемые в Великобритании или во Франции.

За время войны самолёт постоянно совершенствовался. Один из последних «Муромцев» имел четыре мотора «Renault» общей мощностью 880 л.с. Самолёт был больше своих предшественников, вес его был около 8000 кг, из которых 300 кг составляли полезную нагрузку.

Опыт военного применения авиации показал, что наряду с тяжёлой авиацией на войне необходима и лёгкая высокоманёвренная одномоторная авиация. Сикорский не обошёл вниманием и эту ветвь. За время войны им созданы и выпущены истребители: С-12, С-12бис, С-16, С-16бис. Самолёт С-16бис стал первым в России и одним из первых в мире истребителем, который имел синхронизатор для стрельбы через пропеллер.

Весной 1917 г. началась революция. Через несколько месяцев она докатилась до фронта. Предпринятое летом наступление провалилось. Началось массовое дезертирство. Некоторые личные друзья Сикорского и знакомые офицеры были убиты революционными солдатами. В январе 1918 г. он приехал в Петроград. Один из рабочих, придя однажды поздно вечером к Сикорскому, предупредил его, что он может быть скоро арестован и отдан под суд как любимец царя, сын отца-черносотенца и потому враг рабочего класса. И тогда Сикорский принял решение уехать в Париж и предложить французскому правительству свои знания и опыт в разработке новых самолётов. Он сжёг свою генеральскую форму и документы, выданные во время войны, и уехал в Мурманск. В начале марта на маленьком британском пароходе Сикорский отплыл от мурманского берега... в новую жизнь.

Гарри Израитель — филателист со стажем. Он автор книги «Марк Шагал на почтовых марках», получившей Большую серебряную медаль на Всероссийской филателистической выставке в 2008 г.

Настоящая книга содержит несколько историй на разные темы: о непростой жизни гениального авиаконструктора, о героической истории Pony Express, о том, каким образом связаны между собой лауреат Нобелевской премии мира и гениальный художник и другие. Иллюстрациями в книге являются почтовые марки и открытки.

Книга предназначена для коллекционеров и всех, кто интересуется представленными в ней темами.



ISBN 978-1-960533-06-7

