

От авторов

С болью и гордостью за Россию

Очевидно, в природе существует закон – у ярких, одаренных личностей, которые оставляют после себя заметный след, обязательно или короткая блистательная жизнь, или нелегкая судьба, которая не раз проверяет человека на прочность и силу духа.

Наш соотечественник, выдающийся авиаконструктор XX века Игорь Иванович Сикорский на глазах одного поколения прожил несколько удивительных жизней, и в каждой он был по-своему велик. Он внес огромный вклад в развитие мировой авиации, и этот вклад трудно переоценить. С его именем связаны первые полеты российских аэропланов, первые оригинальные отечественные конструкции летательных аппаратов, которые во многом превосходили лучшие иностранные образцы. А создание многомоторных тяжелых самолетов – это новый рывок вперед. Считалось, что построить тяжелый самолет нельзя. Именитые теоретики отвергали такую возможность. Молодой Сикорский во главе небольшой группы энтузиастов смог сделать смелый шаг в неведомое и построил четырехмоторный гигант, который стал родоначальником всей мировой тяжелой авиации. «Русский Витязь» и его преемник «Илья Муромец» ошеломили современников мировыми рекордами продолжительности полета и большой грузоподъемностью. Создание этих машин произвело настоящий революционный переворот в умах людей, который опрокинул сложившиеся догмы расчета, постройки и применения самолетов и заставил по-новому взглянуть на авиацию в целом, увидеть перспективы ее развития и новые возможности.

Нестандартное мышление молодого инженера и конструктора, незаурядные способности летчика-испытателя видеть все преимущества и недостатки машины, склонность к анализу и обобщениям, редкая способность принимать смелые решения вопреки мнению маститых ученых, упорство, энергия и огромное трудолюбие, полная самоотдача и преданность небу позволили И. И. Сикорскому в течение нескольких десятков лет быть в первых рядах творцов передовой авиационной техники.

В трагическое для России послереволюционное время Сикорский вынужден был покинуть Родину, величю и славе которой он отдал столько сил. Очутившись в конце концов за океаном, молодой перспективный инженер и талантливый летчик, бывший на высоте признания и в фокусе российской славы, вдруг оказался среди эмигрантов, никому не нужных «второсортных» людей послевоенной Америки. Это было тяжелое время. Только вера в свою звезду, верность небу и локоть русского эмигранта помогли Сикорскому, несмотря на невероятные трудности, закрепиться в авиации и снова занять в ней достойное место.

Он предвидел развитие авиации и всегда работал на завтрашний день. Его машины отличались простотой и оригинальностью, смелостью конструкторских решений, изяществом аэродинамических форм. И там, за океаном, они продолжали бить мировые рекорды.

Первые пассажирские лайнеры, которые соединили континенты, – летающие лодки и амфибии – это тоже машины Сикорского.

Острое чувство необходимости постоянной работы над новым привело Сикорского – одного из первых энтузиастов винтокрылой авиации в царской России – к постепенной доводке до работоспособного состояния вертолета классической одновинтовой схемы. В 1941 г. его вертолет уже побил мировой рекорд продолжительности пребывания в воздухе – более полутора часов. К концу Второй мировой войны серийные вертолеты Сикорского впервые в мире нашли свое достойное применение в широкой повседневной практике. А после войны во многом благодаря новаторской деятельности нашего соотечественника началось завоевание мира вертолетом, без которого в настоящее время практическая деятельность человека немыслима.

В 1989 г. к столетнему юбилею мы с большим трудом смогли выпустить книгу «Авиаконструктор И. И. Сикорский». Она вышла в издательстве «Наука» небольшим тиражом. Чувствуя большой интерес наших читателей к этой теме, теме забытых страниц славной истории государства Российского, а также некоторую вину, которую все мы несем перед памятью нашего великого соотечественника за столько лет забвения на его Родине, авторы решили продолжить начатую работу, тем более что у нас были нереализованные заготовки, которые по многим

причинам, в том числе и политическим, тогда до читателя дойти не могли. Это касается в первую очередь отношения И. И. Сикорского к большевикам; правды о том огромном материальном и моральном ущербе, который нанесла революция и гражданская война нашей Родине; правды о настоящих патриотах России, которые волею судьбы оказались за рубежом и не опустили до суетной политической возни, а, как ни странно выглядит сейчас, трудились во благо и славу будущей великой России. В результате в 1992 г. в Военном издательстве вышла наша значительно увеличенная книга «Крылья Сикорского». Ее выход в свет спонсировал предприниматель и энтузиаст авиации В. Г. Габленко.

Оставаясь в новой книге верными концепции освещения наиболее ярких моментов деятельности пионера авиации и отдавая должное таланту этого выдающегося конструктора, авторы одновременно попытались отвести Сикорскому место в иерархии мировых достижений того времени и дать объяснение, почему Россия сделала в начале XX века научно-технический рывок, обогнав по некоторым направлениям ведущие страны мира. Это не сразу укладывается в голове. Многие еще не освободились от груза прежней пропаганды о якобы «лапотной» и безнадежно отсталой России. Это явная ложь в попытке оправдать цели и результат революции. Россия находилась на подъеме, бурно развивалась и имела все шансы со временем стать первой державой мира. Книга «Крылья Сикорского» позволила нам донести до читателя еще одну небольшую крупицу правды о «России, которую мы потеряли».

С темой Сикорского был приподнят совершенно неведомый информационный пласт об огромной созидательной работе русской эмиграции, которая дала заметный толчок развитию многих стран, в том числе и самых передовых, особенно в научно-технической области. Связанные рамками темы, объемом и сроками авторы, естественно, не могли в полной мере использовать уникальные данные и ограничились только главой «Русские крылья Америки», но прозвучавшая здесь боль нашла отклик у многих. Последовали многочисленные публикации на тему «русской авиационной эмиграции». Значит, книга работает. Нам приятно отметить, что ее неоднократно цитировали на международных симпозиумах по культурному наследию российской эмиграции.

В книге «Крылья Сикорского» авторы постарались осветить малоизвестные для нашего читателя этапы развития мировой пассажирской авиации, связанные с созданием тяжелых летающих лодок и амфибий, и огромную роль, которую сыграл в этом И. И. Сикорский. В данной же работе мы смогли поподробнее осветить деятельность авиаконструктора в области вертолетостроения на последнем этапе его творческой судьбы, и теперь книга позволила существенно восполнить пробел в отечественной литературе.

Прошло уже почти десять лет после выхода нашей книги «Крылья Сикорского», но до сих пор мы получаем благодарные отзывы. И дело тут не в особых ее достоинствах. Просто люди стали задумываться и многое понимать. Хорошо знать историю не только интересно, но и полезно. Ведь прошлое – это фундамент будущего, и оттого, насколько хорошо мы усвоили преподанные нам историей уроки, зависит судьба России, а значит, и нас всех.

Хотя объем книги «Крылья Сикорского» был значительно больше первого издания, он все равно не позволил целиком охватить многогранную деятельность И. И. Сикорского. В частности, требовала дальнейшего раскрытия роль конструктора в развитии авиации дореволюционной России. К сожалению, авторам очень мало было известно о личной жизни Сикорского в Америке, о его ближайших друзьях и соратниках. Совершенно не получила отражения в книге деятельность Сикорского на поприще богословия и философии. Авторам не хватало очень многих сведений о его жизни, чтобы претендовать на всеобъемлющее освещение биографии и роли Игоря Ивановича в истории человечества. Поэтому, сразу после выхода в свет «Крыльев Сикорского», свободные от прежних пут, мы вновь безоглядно нырнули в манящие глубины любимой темы. Г. И. Катышев занялся освоением столь незнакомой для советского человека науки, как теология, а В. Р. Михеев вернулся в пьянящие джунгли архивных завалов и благородную тишину библиотек.

Читатель, поверь, позади оставлены буквально тонны пыльных томов всех доступных отечественных архивов, и теперь с полной ответственностью можно утверждать, что к работе привлечены практически все сохранившиеся в России материалы о жизни и деятельности великого авиаконструктора. В наше трудное для всех время при минимальных материальных возможностях нам бескорыстно помогали скромные служащие госучреждений, давно забытые

казной, а также просто любители авиации, которым безразлична судьба России. Огромную помощь оказали профессиональные архивисты В. М. Шабанов, О. В. Головникова и А. А. Литвин. Своими материалами по истории петербургской авиации поделились В. П. Иванов и А. О. Александров. Мы выражаем искреннюю благодарность А. В. Климиксееву за предоставленные из семейного архива уникальные фотографии, которые, кстати, позволили уточнить несколько важных деталей и выявить новые факты. Аналогичную помощь оказал Г. Г. Петров. Авторы признательны Е. И. Погребысской и С. Ю. Есаулову, а также нашим зарубежным друзьям – английскому историку Х. Уудману и потомкам доблестных командиров бомбардировщиков «Илья Муромец» гражданину Франции А. С. Никольскому и рижанину Ю. И. Башко, поделившимся ценными материалами, хранящимися в домашних архивах. Всем им от нас низкий поклон.

Подготовка новой книги была бы невозможной без работы в иностранных архивах. Огромная масса материалов о Сикорском находится там. Благодаря помощи киевского историка В. В. Кислова удалось ознакомиться с архивами Украины. И. В. Капитонов помог попасть в архивы Риги. Известные ученые-историки авиации В. Н. Сокольский и В. Хардести помогли В. Р. Михееву получить стипендию «Смитсоnian институт» для ознакомления с американскими архивами. Кроме того, стипендию для работы с архивами фирмы «Сикорский Эркафт» предоставил С. И. Сикорский, оказавший всестороннюю помощь при подготовке новой книги. Месяцы кропотливой изнурительной работы в американских библиотеках и архивах, обстоятельные беседы с десятками разных людей позволили собрать солидный багаж. Большую помощь при работе с американскими архивами оказали А. Блюме, Р. Ли, Э. Г. Менза, Д. Хакс, Г. Пэмбер, Ф. Спалла и А. Даркота. Во время своего пребывания в США автор близко познакомился со многими представителями русской эмиграции, поделившимися материалами личных архивов и воспоминаниями о И. И. Сикорском. Особенно хотелось бы поблагодарить за помощь Т. И. Сикорскую, Н. И. Сикорского, И. И. Сикорского, С. Ф. Бобылева, В. М. Томича, Е. А. Милина, А. Н. Война, В. Н. Серединского, В. С. Толстого, В. Н. Буткова, О. В. Потапова и многих-многих других русских американцев, оставивших у автора самые теплые воспоминания.

Работа над книгой была и тяжела, и увлекательна. Авторы проработали большое количество источников. Это не только архивы, но и специальная, мемуарная и патентная литература. Несколько лет В. Р. Михеев ходил как на работу в газетный отдел бывшей «ленинки» (теперь Российская Государственная библиотека), где из периодики выуживал по крупицам информацию о жизни и деятельности Сикорского, отсутствующую в архивах. Именно коротенькие газетные заметки позволили проследить «русские годы» авиаконструктора буквально «по дням», составить более или менее подробную картину не только его творческих исканий, но и общественной, и личной жизни. В результате удалось уточнить многие факты, исправить досадные ошибки, допущенные в предыдущих изданиях, и даже скорректировать воспоминания самого Игоря Ивановича. Ведь, как известно, человеческая память весьма эфемерна, субъективна и избирательна.

Огромный собранный материал заставил авторов разделить сферы деятельности при его обработке. Если исправлением глав, посвященных дореволюционным годам жизни Сикорского и его творчеству на поприще вертолетостроения, занимался преимущественно В. Р. Михеев, то главы о межвоенной жизни и деятельности конструктора полностью дорабатывались Г. И. Катышевым. Ознакомление с предоставленными семьей авиаконструктора богословскими изданиями и неопубликованными рукописями И. И. Сикорского позволило также Г. И. Катышеву впервые всесторонне осветить ранее неизвестную «четвертую страницу» жизни великого человека, его вклад в теологию и философию. Публикации автора на эту тему вызвали большой интерес к богословскому наследию Сикорского у многих других российских исследователей.

Последним этапом подготовки новой книги был поиск издательства. И здесь судьба свела нас с руководителем петербургского издательства «Политехника» Григорием Федоровичем Мощенко, великим подвижником своего дела. Без его участия издание третьей книги было бы невозможно. Он помог определить объемы и характер книги, настоял на ускорении ее подготовки и, самое главное, вселил в авторов надежду, что их многолетний труд не останется напрасным!

Мы надеемся, что книга «Сикорский» понравится читателю. Он найдет в ней много нового, интересного и поучительного. Но нам больше бы хотелось, чтобы книга заставила каждого

читателя на примере И. И. Сикорского задуматься о прошлом нашей Родины, ее судьбе и определить свое место в процессе возрождения России.

В целях исключения возможных ошибок все даты во время пребывания И. И. Сикорского в России приведены по старому стилю. Кроме того, поскольку книга носит историко-технический характер, в ней сохранена старая система физических величин и их единиц.