

ИЗ СТУДЕНТОВ-НЕДОУЧЕК — В ГЛАВНЫЕ КОНСТРУКТОРЫ

Часть вторая

(Продолжение. Начало см. № 3(52))

Клеванец Ю.В.

В столицу

26 марта 1912 г. в Москве была открыта Вторая международная выставка воздухоплавания и вместе с ней съезд воздухоплавателей России. Среди приглашенных были члены правительства и генералитет. Был приглашен и Сикорский со своим С-6А, который сразу стал «гвоздем» выставки и предметом споров. Профессора Н. Жуковский, К. Боклевский, Г. Ботезат дали об этом аэроплане весьма лестные отзывы, а известный летчик М. Ефимов отзывался об С-6А весьма кисло.

Надо заметить, что и в дальнейшем творчество Сикорского далеко не всегда принималось на «ура». Чем большим был успех, тем сильнее было сопротивление и конкурентная борьба.

А пока Сикорский получил золотую медаль выставки. Ему же была представлена честь открыть съезд воздухоплавателей, на котором присутствовало 300 делегатов.

Во время, когда многие еще думали о том, как бы оторвать свой аппарат от земли, Сикорский предложил в своем докладе построить многоместный и многомоторный аэроплан для применения как в «цивильном», так и в военном деле. 23-летний конструктор выступил также против тестирования летчиков на так называемый «птичий инстинкт», о чем, повторяя братьев Райт, еще говорили некоторые выступающие. Мнение Игоря Сикорского таково: «птичий инстинкт» нужен летчику не больше, чем моряку — «инстинкт рыбий». На самом деле нужны не чувства и инстинкты, а навыки и знания.

По результатам выставки с Игорем Сикорским был заключен контракт Русско-Балтийским вагонным заводом (или «Руссо-Балтом»). Согласно контракту, молодой конструктор обязывался быть консультантом авиационного производства на заводе в течение пяти лет.

Завод «Руссо-Балт» был крупнейшим машиностроительным предприятием страны. Находился он в Риге, в его 50 цехах работали 4000 человек персонала. По нашим меркам это был не завод, а концерн — в него входили сталелитейное, чугунолитейное, метизное производства, он выпускал пассажирские и грузовые вагоны, сельскохозяйственные машины, автомобили (350 штук в 1910 г.) и самолеты (по лицензии).

Совет акционерного общества «Руссо-Балта» возглавлял Михаил Владимирович Шидловский, бывший морской офицер.

Расположение завода в Риге было несчастливым: в огромной и богатейшей России слишком много материалов и комплектующих как для вагонов, так и для другой техники не производилось, их приходилось завозить из-за границы.

В то время, когда был заключен контракт с Сикорским, авиационное отделение завода переводилось из Риги в Петербург. Кроме Сикорского, контракты на должность консультанта по авиационной технике были заключены с конструкторами: князем А.С. Кудашевым, Я.М. Гаккелем, И.И. Воловским. Каждый из консультантов обязывался организовать на заводе изготовление опытного самолета своей конструкции. Затем по результатам производства и испытаний должно было приниматься решение — какой из самолетов запускать в серию. Испытания были оформлены заказчиком — военным ведомством в виде широкого конкурса, где кроме самолетов, построенных на «Руссо-Балте», могли бы участвовать и другие машины.

Кроме опытных самолетов русских конструкторов, авиационное отделение «Руссо-Балта» в 1912 г. было загружено производством французских лицензионных аэропланов — «Соммера», а затем «Блерио-11» и «Фармана-7». Весной посту

пил заказ на изготовление 37 «Ньюпоров». Такая картина была результатом компромисса: военное ведомство настаивало на копировании иностранных машин, а Шидловский пытался доказать, что русские конструкции ничуть не хуже.

Замечу, что начало пути авиационного отделения «Руссо-Балта» не было усыпано розами: уже первый изготовленный «Соммер» был разбит в катастрофе. Погиб летчик-испытатель.

Но вернемся к нашему герою. Подписав контракт с «Руссо-Балтом», Игорь Сикорский возвращается в Киев, продает свою мастерскую Александру Карпеке, а сам вместе со своими друзьями-подчиненными уезжает в Петербург.

На новом месте он начинает постройку сразу трех самолетов: С-6Б, С-7 и С-8.

С-6Б и С-8 в целом повторяли самолет С-6А. В отличие от варианта «А» С-6Б по требованию военных был, во-первых, сделан двухместным, а во-вторых — четырехколесным (было поставлено условие взлета и посадки на вспаханное поле).

На шасси дополнительно крепился крюк-тормоз, выпускаемый во время посадки. В результате его применения пробег при посадке составлял всего 36 м.

С-8 был уменьшенным С-6А, трехстоечным бипланом под французский звездообразный ротативный двигатель «Гном» в 80 л. с. Этот двигатель вместе с винтом вращался относительно места крепления, что, по мысли разработчиков, облегчало его охлаждение, снабжение топливом и маслом.

Надо заметить, что тогдашние двигатели, как правило, «не дотягивали» до того значения мощности, которое было записано в документе. Так, 100-сильный (по документам) «Аргус» тянул реально на 92 л. с., а 80-сильный «Гном» — на 68 л. с.

В связи с установкой более «широкого» мотора пришлось уширить и фюзеляж. Игорь Сикорский

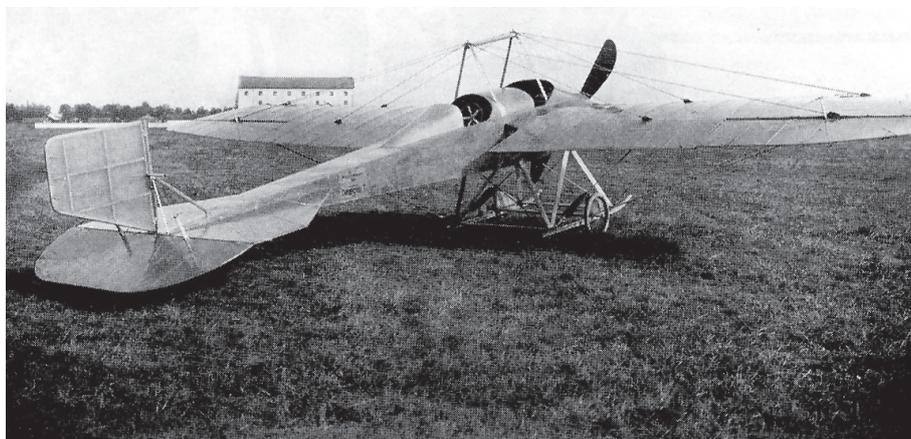
воспользовался этим обстоятельством, разместив сиденья экипажа рядом, бок-о-бок. Штурвал на С-8 можно было перекинуть от одного пилота другому по рельсу. Таким образом, получилась учебная машина. Ее называли «Малютка».

С-7 был двухместным монопланом под тот же двигатель «Гном». Он предлагался армии в качестве легкого разведчика и самолета связи. Таким образом, в соответствии с представлениями того времени о возможности использования аэропланов на войне, Сикорский постарался «закрыть» все потребности армии, предложив ей легкий разведчик, тяжелый разведчик и учебный самолет. Он по-прежнему добивался своей цели: получить крупный заказ от военного ведомства. Теперь эту же цель преследовал и «Руссо-Балт».

Дело в том, что авиационная общественность была в 1912 г. оповещена об очередном, втором по счету конкурсе на лучший самолет для нужд армии. Конкурс 1911 г. был пробным и положительного результата не дал.



Самолет С-6Б (биплан)



Самолет С-7 (моноплан)

Акционерное общество «Руссо-Балт», пригласив к себе нескольких известных конструкторов, стремилось выиграть это состязание как лотерею, т. е. закупить как можно больше билетов. Основную конкуренцию питерцам составлял московский завод «Дукс», который так же, как и «Руссо-Балт», стремился захватить как можно большую часть рынка машин. Он выпускал велосипеды, мотоциклы, автомобили и аэропланы — иностранные, так же, как и главный соперник. Таким образом, уже в 1912 г. определились основные игроки на самолетостроительном поле в Империи, и эти игроки были весьма серьезными компаниями. Каждый из «солидных» претендентов на денежные заказы военного ведомства стремился заручиться сотрудничеством с лучшими специалистами в избранной области.

Впрочем конкурс, повторюсь, был открытым, на него были заявлены и другие, в т. ч. и самодеятельные самолетостроители.

Условия, выставленные для участников военным ведомством, были довольно жесткими.

1. Аэроплан должен быть построен в России, однако допускаются иностранные комплектующие.

2. Полезная нагрузка 180 кг плюс бензин и масло на 3 ч полета из расчета, что расход будет 340 г бензина и 70 г масла на 1 л. с. в час.

3. Время подъема на высоту 500 м — не более 15 мин.

4. Макс. скорость полета — не менее 80 км/ч.

5. Продолжительность полета — не менее 1,5 ч.

6. Разбег не более 120 м, пробег не более 80 м.

7. Самолет должен взлетать со вспаханного (но не свежевспаханного) и засеянного поля и садиться на это поле без поломок.

8. В кабине должно быть 2 места.

9. Необходимо обеспечить хороший обзор как для пилота, так и для наблюдателя, а также возможность применения как стрелкового, так и бомбового вооружения.

10. Должна быть возможность мелкого полевого ремонта.

11. Транспортировка — на обычной платформе по железной дороге, время на половинную разборку для перевозки на небольшое расстояние не более 1 ч, время на полную разборку и упаковку в ящик — не более 3 ч (тогдашний самолетный ящик имел размеры 7,5×2×2,9 м).

12. Двигатель должен иметь не менее 4 цилиндров.

Руководство акционерного общества довольно быстро определилось, какой из приглашенных конструкторов-консультантов является самым

перспективным. В июне во время подготовки к конкурсу Сикорсткий получил от нанимателя предложение пересмотреть контракт с тем, чтобы стать управляющим авиационным отделением «Руссо-Балта». Совет общества и его председатель Шидловский не просчитались. К августу все три аэроплана Сикорского были построены и облетаны, при том что сам конструктор и его группа теперь занимались и производством лицензионной техники.

Но вот пришло время конкурса. Самолеты Сикорского сразу же заняли лидирующие позиции. При этом на С-6Б летал сам конструктор, а на моноплане С-7 — заводской летчик Янковский. О напряжении конкурентной борьбы говорит такой факт: Игорь Сикорский жил во время конкурса прямо на летном поле, в ящике от самолета. Из Киева приехала сестра Ольга, чтобы ухаживать за братом.

Быстро пройдя значительную часть тестов, Сикорский попал в аварию: на посадке подломил шасси из-за того, что створ взлетно-посадочной полосы в этот момент перебежала группа людей. Шасси было восстановлено, но уже пришел сентябрь, полились дожди, что увеличило сложность испытаний, добавило интриги. Игорю пришлось повторять всю программу заново. 28 сентября он, используя заморозок, выполнил последнее и самое сложное условие: взлетел со вспаханного поля и сел на него. Через день, 30 сентября, был объявлен вердикт комиссии: С-6Б объявлялся победителем конкурса, С-7 занял второе место. Победителям — Сикорскому и «Руссо-Балту» причиталось 30 тыс. руб. призовых.

Между прочим, вторую премию получили и конкуренты из фирмы «Дукс», выставившие на конкурс биплан «по мотивам» Фармана.

Последние дни конкурса Игорь был в состоянии горения: председатель АО «Руссо-Балт» Шидловский одобрил его идею строительства большого самолета и назначил главным конструктором.

Полученных 15 тыс. руб. хватило на то, чтобы рассчитаться с основной частью прежних долгов. Сикорский смог полностью расплатиться с кредиторами только в 1914 г.

Несколько слов о конкурсных самолетах. Осторожные чиновники военного ведомства все-таки не стали заключать с «Руссо-Балтом» столь желанный договор на поставку самолетов, хотя и оба конкурсных аэроплана Сикорского, и не участвовавшие в конкурсе С-6А и С-8 были закуплены для армейских испытаний.

Дальнейшая судьба этих аэропланов была разной. С-6Б действительно на тот момент являлся лучшим в России и самым крупным из представленных на конкурсе. Во время конкурсных полетов он показал скорость 113 км/ч с грузом 327 кг (без топлива, воды и масла). Длина разбега его укладывалась в требуемые 120 м, пробег же составлял 36 м: Сикорский ввел в конструкцию, как уже говорилось, специальные крючья — тормоза, цепляющиеся за землю. Подъем на высоту в 500 м С-6Б выполнял за 6,4 мин. Размах крыла — 14,9 м, длина — 9,4 м.

Бипланы вариантов А и Б эксплуатировались в течение года без замечаний. В литературе говорится, что они нравились летчикам.

Дело в том, что конструктор сразу угадал правильную центровку своих первых аппаратов. Затем на последующих машинах с увеличением размеров центр тяжести оставался на прежнем месте. Все самолеты конструкции Сикорского были весьма устойчивы, что выгодно отличало их от аппаратов-конкурентов, даже и от иностранных. Летавшие на аэропланах типа С-5 и С-6 удивлялись «плавности» и «ровной линии» полета.

Но через год во время следующего авиационного конкурса С-6Б, пилотируемый военным летчиком, был разбит в катастрофе из-за растрескивания покрытия обшивки крыла и разрывов ткани. Летчик погиб. Вина в катастрофе была возложена и на Сикорского, что, по-видимому, изрядно подпортило ему триумф, связанный со строительством тяжелого самолета. Впрочем, в оправдание конструктору нужно сказать, что ни

один его аэроплан не эксплуатировался столь долго и интенсивно, да к тому же еще и посторонними людьми, как С-6Б. В литературе называют и еще одну причину, которую молодому самодеятельному конструктору было трудно предусмотреть заранее, — влажный морской воздух Петербурга. У него просто неоткуда было взяться сомнениям в правильности использования выбранных лаков и пропиток. В дальнейшем же Игорь Сикорский просто исключил из своих пропиточных составов мездровый клей или пользовался импортным эмалитом.

Итак, С-6Б был разбит, С-6А выведен из эксплуатации и списан, военное ведомство отказалось от приобретения серии этих самолетов. Зато двухместный «Малютка» С-8 эксплуатировался в качестве учебного несколько лет и закончил карьеру от старости уже в Советской России.

Моноплан С-7 был куплен Болгарией и принял участие в Балканской войне с Турцией в том же 1912 г. В учебниках истории приводится фото этого самолета на фронте.

Данные этого аэроплана были тоже по-своему выдающимися: размах — 10 м, длина — 8,2, скорость 103 км/ч с нагрузкой (кроме бензина, масла и воды) 259 кг.

А пока, т. е. осенью 1912 г., наш герой совершенно поглощен строительством совершенно небывалого до того большого самолета. Бытом конструктора по-прежнему занималась сестра Ольга.

Уже к ноябрю был готов фюзеляж и крыльевая коробка.