

бит, настолько он связан с Богом — первоисточником любви.

Ответ Бердяева на вызов атеизма стал вызовом атеизму. Обезбоженная культура сегодня, как и в начале века, усердно обкатывает эротику, но при этом не физиология окультуривается, а культура делается плотской, раскультурируется.

Мысль Бердяева, озадачивая, не исцеляет. Дело в том, что философу приходилось — а мысли его и ныне приходится — быть бесстрашным не столько по отношению к чужим, сколько к своим. Религиозная мысль личности опережает религиозную жизнь общества. Философия Бердяева (и не только его) — это вызов и церковному народу; лишь когда (и если) члены Церкви ответят этой мысли, переварят ее, спор веры и неверия приобретет не умозрачительный, а живой характер.

Яков Кротов.

\*

**Г. И. КАТЬШЕВ, В. Р. МИХЕЕВ.** **Авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. 1889—1972. М. «Наука». 1989. 176 стр.**

Среди первой, послереволюционной волны русской эмиграции немалую долю составляли ученые, инженеры, изобретатели. Кто-то из них не смог укорениться на чуждой почве, приспособиться к непривычным условиям, но есть и такие, кто стал звездой первой величины, гордостью мировой науки и техники. К сожалению, у нас в стране их работы почти не публиковались, а имена были известны лишь узкому кругу специалистов. Примеры? Степан Прокофьевич Тимошенко, крупнейший механик, один из основоположников теории упругости и сопротивления материалов; Владимир Кузьмич Зворыкин, изобретатель иконоскопа (первой передающей телевизионной трубки) и множества прочих электронных приборов; Георгий Антонович Гамов, выдающийся физик и астрофизик, создатель теории альфа-распада, автор гипотезы «горячей Вселенной»...

В эту плеяду входит и замечательный авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. Столетие со дня его рождения отмечено у нас выходом в свет книги, посвященной его жизни и творчеству.

Сикорский был истинным новатором, с его творчеством нерасторжимо связаны понятия «первый», «впервые». В России — это первый вертолет, первые русские самолеты, доказавшие превосходство над иностранными марками и принятые на вооружение в русской армии, первый русский гидросамолет... На заре авиации, когда главным условием жизнеспособности аэроплана считалась его легкость, Сикорский наперекор мнению признанных мировых авторитетов отстаивал и на практике доказал целесообразность строительства тяжелых многомоторных самолетов. Созданный им, двадцатичетырехлетним главным конструктором авиационного отдела одного из петербургских заводов, четырехмоторный гигант «Русский витязь» ошеломил современников своими размерами, грузоподъемностью и прочими характеристиками. Следом в 1913 году появил-

ся «Илья Муромец», на котором был осуществлен невероятный по тому времени перелет Петербург — Киев — Петербург. Примечательно, что Сикорский — не только талантливый конструктор, но и превосходный летчик — сам испытывал свои детища, участвовал в сложных полетах, достигал на них рекордных показателей.

«Благодаря Сикорскому и его единомышленникам, — пишут авторы книги, — русская армия в начале первой мировой войны была единственной, обладавшей тяжелым бомбардировщиком и дальним разведчиком... в России впервые в мире налажено крупносерийное поточное производство тяжелых многомоторных самолетов, сформировано первое в мире войсковое соединение — эскадра тяжелых воздушных кораблей «Илья Муромец», разработана тактика его боевого применения».

После Октябрьской революции Сикорский, оставшись не у дел (завод встал, производство самолетов прекратилось), вынужден был эмигрировать во Францию, а затем в Соединенные Штаты. Нелегко сложилась там его судьба. Конструктор, единственным капиталом которого был талант, сколотил группу энтузиастов, преимущественно из русских эмигрантов, и организовал компанию по разработке и изготовлению тяжелых самолетов. Производственной базой стала ферма одного из друзей Сикорского. Как-то в особенно тяжелый момент неожиданно пришла помощь от Сергея Рахманинова, который приобрел акции компании на пять тысяч долларов и тем спас ее от краха. Группа Сикорского вступила в единоборство с солидными конкурентами — знаменитыми авиастроительными фирмами. И выдержала борьбу.

В сентябре 1924 года Сикорский поднял в небо первый многоместный самолет, выпущенный его предприятием и сразу же получивший признание транспортных авиакомпаний. С этого момента началось триумфальное завоевание мировых воздушных просторов самолетами Сикорского. 17 апреля 1935 года его летающая лодка, названная «Пан Америкен Клипер», совершила беспосадочный перелет Сан-Франциско — Гонолулу, а вскоре начались регулярные рейсы на самой протяженной трансокеанской линии Сан-Франциско — Новая Зеландия. Самолеты Сикорского установили десятки мировых рекордов.

В конце 30-х годов Сикорский неожиданно для многих переключается на разработку вертолетов, и в 1939 году, через три десятилетия после сооружения им первого вертолета в России, поднимает в воздух свой первый винтокрылый аппарат, рожденный в Америке. От модели к модели совершенствовалась конструкция вертолетов Сикорского. Многие из них справедливо считались лучшими в мире...

Возвращаются на родину имена. Имена писателей, художников, музыкантов, мыслителей, волею судьбы оказавшихся на чужбине. В их ряду, без сомнения, должны быть и талантливые русские инженеры, одно упоминание с которых еще недавно расценивалось как идеологическая диверсия.

И. Зорич.