

DOI: 10.33276/978-5-8211-0803-6-100-105

Н.Ю. Селищев

Селищев Николай Юрьевич, м.н.с. ЦЭМИ РАН, Москва,
n.selishchev2016@yandex.ru

НОВЫЕ АРХИВНЫЕ ДАННЫЕ ОБ АВИАКОНСТРУКТОРЕ И АВИАПРОМЫШЛЕННИКЕ В.В. СЛЮСАРЕНКО

В научный оборот вводятся новые архивные документы об авиаконструкторе и авиапромышленнике В.В. Слюсаренко. Рассматриваются русско-английские связи Первой Мировой войны и их влияние на авиационно-инженерную и предпринимательскую среду. Ставится вопрос о волнах технологического развития (на примере В.В. Слюсаренко и Р.Дж. Митчелла). С разрешения австралийского летчика и историка авиации Леонарда Джона (Лена) Нила используются его материалы.

Ключевые слова: И.В.Слюсаренко.

JEL классификация: Н70, N63, N64, N67, O31, O55, P12.

Для российской бюрократии XVIII – начала XX вв. не существовало понятия «личное дело». Начальство составляло, подписывало и скрепляло печатью послужные (формулярные) списки на офицеров и чиновников. В списки заносились все вехи жизненного пути – вплоть до владения (невладения) землями и недвижимостью и малейших подробностей, например, вовремя ли офицер прибыл из отпуска в таком-то году. Указывалось «вероисповедание» (не национальность) офицера (чиновника), число, месяц и год его рождения, сословие и губерния, откуда он происходит.

В предыдущей публикации (см. вып. 52 настоящего сборника) мы уже высказали предположение, ссылаясь, в том числе, и на исследование австралийского летчика и историка авиации Лена Нила (Len Neale), что отцом авиаконструктора и авиапромышленника Владимира Викторовича Слюсаренко был артиллерист генерал-майор Виктор Алексеевич Слюсаренко (Селищев, 2021, с. 33–34).

Согласно «Краткой записке о службе командира 1-го дивизиона 32 Артиллерийской бригады полковника Виктора Слюсаренко» от 3 марта 1908 г., он родился 26 декабря 1854 г., «вероисповедания православного, из дворян Херсонской губернии», «...женат первым браком на дочери отставного майора Якубовского девице Антонине Авксентьевне. Имеет детей: сыновей Владимира, родившегося 24-го ноября 1888 года, и Георгия, родившегося 15-го ноября 1893 года, и дочь Наталью, родившуюся 10-го апреля 1902 г. Жена и дети вероисповедания православного». «Дети обучаются: сын Владимир в С.Петербургском Техническом Институте Императора Николая I на счет родителей и сын Георгий во Владимирском Киевском кадетском корпусе на казенном содержании» (РГВИА, ф. 400, оп. 12, д. 24842, л. 464-465 об.).

Этот документ окончательно доказывает, что отцом авиаконструктора и авиапромышленника Владимира Викторовича Слюсаренко был артиллерист Виктор Алексеевич Слюсаренко.

Санкт-Петербургский технологический практический институт императора Николая I был основан в 1828 г. На 1 января 1899 г. в институте насчитывалось 1011 студентов и 5 вольнослушателей, на общем курсе – 280 студентов, на механическом отделении – 605, на химическом – 131. Действовали аналогичные институты в Харькове (с 1885 г.) и Томске (с 1900 г.), политехнические институты в Риге, Киеве, Варшаве, Горный институт императрицы Екатерины II в Петербурге (с 1773 г.), Императорское Московское техническое училище (с 1895 г.) и др. Всего – 15 вузов, не считая средние учебные заведения технического профиля. С 1880 г. по 1895 гг. «...затраты на дело технического образования увеличились на 99%, число учебных заведений возросло на 155%, а число учащихся в них на 105%» (Энциклопедический Словарь, т. XXXIII, 1901, с. 127–128).

Совместными усилиями правительства, меценатов-предпринимателей и учреждений местного самоуправления в России была создана система технического образования, что позволяло раскрыть способности талантливых инженеров, и здесь судьба В.В.Слюсаренко довольно типична.

Вновь вернемся к его отцу, В.А.Слюсаренко. Он отличался усердием и личной храбростью, начал службу в 1876 г. в 21-й артиллерийской бригаде, активно участвовал в боях с турками на Кавказе во время русско-турецкой войны 1877 – 1878 гг. в составе Эриванского и Темир-Хан-Шушинского отрядов, за что был награжден – в 1879 г. орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом и в 1880 г. орденом Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом. 2 февраля 1889 г. В.А. Слюсаренко был командирован в Тифлис «...к военно-историческому отделу Штаба Кавказского военного округа для составления истории бригады» (РГВИА, ф. 409, оп.1, д. 117478, п/с 65-450, л. 3-4, 11 об.).

Конечно, чтобы из маленькой крепости Темир-Хан-Шура, где стояла 21-я артиллерийская бригада, получить в 1889 г. перевод в Тифлис, в отдел Штаба округа, надо было иметь немалую протекцию в «сферах». Будучи 1 мая 1888 г. «отчислен» от должности командира полубатареи, В.А.Слюсаренко не вышел в отставку. Наиболее вероятно предположение, что он переехал в Тифлис и (или) отправил туда свою супругу. По-видимому, его сын Владимир, будущий авиаконструктор, родился 24 ноября 1888 г. именно в Тифлисе. На Тифлис указывает и сам Лен Нил в своем англоязычном исследовании о В.В. Слюсаренко (...at Tiflis, Russia in 1889) (Len Neale, The Story..., р. 2). Ошибка же с датой, видимо, связана с тем, что надгробный памятник в Австралии оформляла уже вдова В.В.Слюсаренко, и она могла несколько ошибиться, указав дату рождения супруга как 1889 г. Это тем более вероятно, что в Австралии – новый стиль, а 24 ноября русского старого стиля 1888 г. – это 6 декабря 1888 г., т.е. недалеко от 1889 г.

5 мая 1910 г., со дня производства в генерал-майоры, В.А. Слюсаренко командовал 8-й Восточно-Сибирской стрелковой артиллерийской бригадой, в последующие годы участвовал в военных играх вместе с офицерами Генерального Штаба в составе

3-го Сибирского армейского корпуса. В 1914 г. в Иркутском военном округе был назначен преподавателем «по проверке офицерских знаний в частях артиллерии Округа». Первую Мировую войну встретил временно командующим 2-м Туркестанским армейским корпусом, с 5 ноября 1914 г. – в действующем Сарыкамышском отряде, с 18 декабря 1914 г. по 2 января 1915 г. – и.о. коменданта штаб-квартиры Сарыкамыша. Затем инспектировал «части Государственного ополчения» [т.е. резервы] на Кавказе. На 3 октября 1916 г. – начальник Михайловской крепостной бригады Государственного ополчения, числился по 5-му Кавказскому армейскому корпусу (РГВИА, п/с 65-450, л. 6 об., 11 об. – 12).

Электронная «Британская энциклопедия», оценивая катастрофу турецких войск Энвер-паши в сражении при Сарыкамыше в январе 1915 г., называет такие цифры: при боевых потерях в 30 тыс. общий состав 3-й турецкой армии за месяц сократился с 190 тыс. до 12 тыс. – в том числе из-за обморожения. Победителем при Сарыкамыше стал генерал Н.Н.Юденич, начальник штаба Кавказского военного округа (<https://www.britannica.com/event/World-War-I/Other-fronts-1915-16>, <https://www.britannica.com/biography/Nikolay-Yudenich>).

Уровень подготовки русских штабных офицеров и генералов оказался весьма высоким, и генерал-майор В.А. Слюсаренко – один из многих достойных военных деятелей. Вполне вероятно, что отец и сын Слюсаренко обсуждали применение авиации на полях сражений. Скорее всего, их переписка погибла. Но остается неясным – как и когда В.В. Слюсаренко свободно выучил английский язык?

В дореволюционной России английский язык был экзотической редкостью. В гимназиях, кроме русского языка с церковнославянским (как общий предмет), изучали латынь и греческий, французский и немецкий языки. На латынь и греческий выделялось больше часов, чем на французский и немецкий (Энциклопедический словарь, т. VIIа, 1893, с.703). В кадетских корпусах изучали русский язык с церковнославянским, из иностранных языков – немецкий и французский (Энциклопедический словарь, т. XIIIа, 1894, с. 875).

В русских гимназиях преподавали именно древнегреческий язык, который часто почти не отличается от современного греческого языка высокого стиля, или т.н. «кафаревусы» («очищенного»). Напротив, современный разговорный греческий язык весьма сильно ушел от классического образца, став т.н. «димотикой» («народным» говором).

Таким образом, В.В. Слюсаренко, если бы хотел расширить свои лингвистические познания, то легко бы нашел преподавателя латыни или древнегреческого, но никак не английского. Есть лишь слабый след на существование в Санкт-Петербурге каких-то частных кружков по изучению английского языка. Обратимся к монографии современного британского журналиста и военного историка Макса Хейстингса (https://en.wikipedia.org/wiki/Max_Hastings) «Первая Мировая война. Катастрофа 1914 г.». Хейстингс цитирует британский светский журнал «The Lady» за 27 августа

1914 г.: «Эта огромная страна [Россия] с ее большими городами, засушливыми степями, резким контрастом между богатством и бедностью поражает воображение. Немало очарованных англичан обрели здесь новый свой дом, и, надо сказать, британцев тут любят и уважают. Барышень из богатого сословия воспитывают в строгости. С них не спускают глаз ни в детской, ни на занятиях, они живут простой, здоровой жизнью, изучают несколько языков, включая английский и французский... Итог – образованные, изящные, разносторонне развитые, уравновешенные девушки с приятными манерами» (М.Хейстингс, 2017, с. 40, 548).

Журнал «The Lady» был основан в феврале 1885 г. издателем и политиком Томасом Гибсон-Боулзом. Журнал выходит и по сей день, имеет сайт и ISBN, нынешний редактор – двенадцатый за более чем век ([https://en.wikipedia.org/wiki/The_Lady_\(magazine\)](https://en.wikipedia.org/wiki/The_Lady_(magazine))).

По-видимому, русские авиапромышленники приглашали для уроков приехавших англичан-преподавателей, а затем совершенствовались познания в общении с британскими авиационными специалистами. Обратим внимание на подробность в первом издании английского авиационного справочника за 1913 г. Jane's all the World's aircraft 1913. Ed. by Fred T. Jane. L., David & Charles Publishers reprints, 1969. Среди русских летчиков упомянуты И.Сикорский, М.В. Шидловский (Shidloovsky M.) и В. Слюсаренко (Slusarenko W.) (Селищев, 2020, с. 167, 171). Ударение в фамилии Шидлóвский – скорее всего падает не на первый, а на второй слог, на «о» (Shidloovsky). Сейчас, однако, этого уже никто не скажет, но в этом может помочь справочник Джейнз.

Англичане спасли жизнь И.И. Сикорскому и помогли ему срочно эмигрировать из России в 1918 г., а впоследствии дали совет В.В. Слюсаренко переехать в Австралию (Селищев, 2021, с. 44). И есть все основания считать Сикорского, Шидловского, Слюсаренко представителями лингвистически подготовленной инженерно-конструкторской среды прежней России.

В публикации 2021 г. был подробно рассмотрен монокок Слюсаренко – перспективный истребитель 1917 г., который мог успешно соперничать с немецкими истребителями «Фоккера». Именно поэтому анархисты сорвали дальнейшие испытания монокока и изгнали Слюсаренко с его собственного завода, что произошло еще при безвольном либеральном Временном Правительстве (Селищев, 2021, с. 41–42).

Австралийский летчик и историк авиации Лен Нил (LenNeale) в письме от 10 декабря 2021 г. написал о Слюсаренко: «He led the world in many construction techniques, including monocoque construction. (A good later example that copied this method is the British WW2 Fighter the “Spitfire”, compared to the earlier “Hurricane”. It’s fuselage was much lighter, more streamlined and stronger, but took much less time and effort to build)» [= «Он опередил мир во многих технических конструкциях, включая и монокок. Довольно более поздний пример копирования этого метода – это британский истребитель Второй Мировой войны “Спитфайр”, сравнимый с ранним “Харрикей-

ном». Его фюзеляж был намного легче, более обтекаемый и прочный, но требовал гораздо меньше времени и усилий при производстве»].

В советской авиационно-технической литературе не упоминалось, что «Спитфайр» принадлежал к числу монококовых конструкций, тем более никто не сравнивал «Спитфайр» с самолетом Слюсаренко, что было неудивительно – имя Слюсаренко старательно вычеркивали из истории российской авиации. Только англоязычная Википедия сообщает, что фюзеляж «Спитфайра» был «...обтекаемым, полу-монококовым, покрытым дюралюминием» (the stream lined, semi-monocoque, duralumin-skinned fuselage) (https://en.wikipedia.org/wiki/Supermarine_Spitfire).

Известный советский авиаконструктор А.С. Яковлев, посетивший Великобританию в 1936 г., на аэродроме в Хатфильде видел «Спитфайр», но лишь «...первый, опытный образец, построенный потом в тысячах... Вокруг машины натянули канат, закрывавший доступ. Никаких объяснений, связанных с этой машиной, не давалось». Позднее из газеты «Британский союзник», издававшийся в Москве, Яковлев узнал о конструкторе «Спитфайр» Реджинальде Митчелле. «К сожалению, нам не пришлось увидеть самого Реджинальда Митчелла: он лежал прикованный к постели тяжелой болезнью. Митчелл торопился закончить свой истребитель, зная, что ему недолго остается жить. Он умер в 1937 г., когда его машина была принята в серийное производство». Именно «Спитфайры» («Огневержцы») «...стали оплотом английской истребительной авиации в борьбе с воздушными пиратами Геринга, напавшими на Англию в 1939 году». Ранее, в 1927–1929 гг., Митчелл успешно участвовал в международных авиа-соревнованиях на кубок богатого француза Шнейдера. В 1929 г., в разгар экономического кризиса, парламент отказал Митчеллу в субсидии, поэтому все работы оплатила «одна богатая леди». Времени оставалось немного, и Митчелл усовершенствовал прежнюю машину, которая достигла скорости уже в 575 км/час и в третий раз выиграла кубок Шнейдера: «Обтекаемость самолета была почти идеальной – без единой выступающей, острой или угловатой детали» (Яковлев, 1969, с. 152–155). Речь идет о самолете «Супермарин S6» с мощным двигателем «Роллс-Ройс» (https://en.wikipedia.org/wiki/Supermarine_S.6).

Именно этот самолет приятно удивил знаменитого советского авиаконструктора А.Н. Туполева, посетившего Великобританию в 1929 г.: «Машине приданы очень хорошие аэродинамические формы... На трехкилометровой дистанции они [англичане] дали около 600 км/час – громадные скорости!» ((Туполев, 1989, с. 84); цитируется стенограмма его выступления 1929 г.).

Итак, талант Р. Митчелла, работавшего на фирму «Супермарин», развился во время, казалось бы, светских воздушных гонок – путь, известный и русским авиаконструкторам по дореволюционным временам. Несомненно, что В.В. Слюсаренко следил по англоязычным газетам за авиа-соревнованиями на кубок Шнейдера, и мечта вновь вернуться к конструкторскому творчеству стала одним из мотивов переселения в Австралию. Как мы помним, его «Мисс Сэндгейт» участвовала в австралийских воздуш-

ных состязаниях, т.е. он шел по стопам Митчелла, хотя и на другом континенте. Таким образом, мы можем говорить не только о длинных волнах экономического развития, но и длинных волнах технологического развития, когда одна и та же смелая идея самолета-монокока овладевает умами конструкторов разных стран и эпох, например, В.В. Слюсаренко и Л.В. Зверевой и Р.Дж. Митчелла. При этом непосредственное воплощение в жизнь конкретной идеи может, конечно же, различаться. Материал для интересных новых выводов может дать дальнейшее изучение деятельности В.В. Слюсаренко и других отечественных авиаконструкторов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

При ссылках на документы РГВИА (Российского государственного военно-исторического архива) указываются: ф. (фонд), оп. (опись), д. (дело), п/с (послужной список), л. (лист), л. об. (оборот листа).

Селищев Н.Ю. Становление авиационного технологического уклада в годы Первой Мировой войны (часть 2) // Теория и практика институциональных преобразований в России: сборник научных трудов / под ред. Б.А. Ерзнкяна. Вып. 49. М.: ЦЭМИ РАН, 2020. С. 120–185.

Селищев Н.Ю. Особенности российской инженерно-предпринимательской культуры при переходе к новому технологическому укладу (на примере деятельности авиаконструктора и авиапромышленника В.В. Слюсаренко) // Теория и практика институциональных преобразований в России: сборник научных трудов / под ред. Б.А. Ерзнкяна Вып. 52. М.: ЦЭМИ РАН, 2021. С. 29–50.

Туполев А.Н. Грани дерзновенного творчества. К 100-летию со дня рождения. М.: Наука, 1989.

Хейстингс Макс. Первая Мировая война. Катастрофа 1914 г. Перев. с англ, 3-е изд. М.: Альпина-Нон-Фикшн, 2017. (Max Hastings. Catastrophe. Europe goes to war 1914. London, William Collins, 2013).

Энциклопедический словарь. СПб.: Типо-Литография И.А. Ефрона, затем – Типография Акц. Общества «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон. Указывается номер тома, год издания, страница.

Яковлев А.С. Цель жизни (Записки авиаконструктора). 2-е изд. доп. М.: Политиздат, 1969.

Len Neale. The story of small but remarkable airplane Heath V Parasol «Miss Sandgate». 12/06/2008 – 30/05/2013.

Selishchev N.Yu.

NEW ARCHIVE DATA ABOUT THE AIRCRAFT DESIGNER AND AIRCRAFT INDUSTRIALIST V.V. SLUSARENKO

New archive data about aircraft designer and aircraft industrialist V.V. Slusarenko are introduced in the scientific practice. The Russian-English ties of the World War I and their influence to air-engineer and employer's social environment are considered. The question about waves of technological development (on the example of V.V. Slusarenko and R.J. Mitchell) is raised. With the permission of the Australian flyer and historian of aviation Leonard John (Len) Neale his materials are used.

Keywords: V.V. Slusarenko.

JEL Classification: H70, N63, N64, N67, O31, O55, P12.