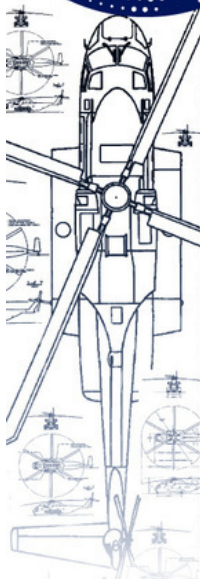


ВЕЛИКИЕ УМЫ РОССИИ



# Игорь СИКОРСКИЙ



20



# Екатерина Вадимовна Низамова

# Игорь Сикорский

## Серия «Великие умы России», книга 20

[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=23515098](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=23515098)

Екатерина Низамова. Игорь Сикорский: ИД «Комсомольская правда»;

Москва; 2017

ISBN 978-5-4470-0247-3

### Аннотация

Биографию Игоря Ивановича Сикорского можно считать примером неукоснительного следования человека к воплощению своей мечты. Как и у многих выдающихся личностей, жизненный путь Сикорского не был легким, часто сопровождался неверием окружающих в его изобретения. До появления его легендарных самолетов «Русский Витязь» и «Илья Муромец» идея о создании тяжелых самолетов считалась фантастикой. Установленные на них рекорды дальности полета и грузоподъемности развеяли все сомнения, но это было только начало славного пути Игоря Ивановича. Революция в корне изменила жизнь авиаконструктора, он потерял многих единомышленников и близких друзей, ему пришлось навсегда проститься со страной, на благо которой он собирался отдать всю жизнь.

Америка с осторожностью приняла новаторские идеи русского эмигранта. Свой первый самолет Сикорский со своей небольшой командой энтузиастов собрал на небольшой ферме, чем

поразил местных обитателей. В дальнейшем Сикорскому удалось еще раз подтвердить свое звание великого авиаконструктора, доказав жизнеспособность и эффективность одновинтовой схемы вертолета. Этим вертолетам обязаны жизнью тысячи людей, спасенных во время войн и катастроф. До сих пор идеи Сикорского используются в авиации. Получивший более 80 различных наград Сикорский считал своей главной – благодарностью и признательностью людей, использовавших его идеи.

# Содержание

Детство и ранняя юность	6
Конец ознакомительного фрагмента.	19

# Екатерина Низамова

# Игорь Сикорский

*Использованы фотоматериалы агентств РИА «Новости», ТАСС, REX, Getty images и общественное достояние.*

**КОМСОМОЛЬСКАЯ  
ПРАВДА**

© АНО «Ноосфера», 2017 год.

© ИД «Комсомольская правда», 2017 год.

# Детство и ранняя юность

Игорь Иванович Сикорский родился 25 мая 1889 года в семье известного психиатра Ивана Алексеевича Сикорского, который происходил из семьи сельского священника. Малыш был пятым ребенком, его крестными родителями стали великий князь Петр Николаевич (двоюродный брат императора Александра III) и его мать великая княгиня Александра Петровна. Отец Иван Алексеевич окончил Киевский университет по направлению психологии и психических заболеваний. После окончания университета проводил научные исследования. В 1885 г., когда в Киевском университете была образована кафедра психических и нервных заболеваний, Иван Алексеевич был назначен профессором Киевского университета. Теперь его деятельность приобрела большие масштабы. Он преподавал медицину и праву, работал в больницах, принимал пациентов. Помимо этого, он возглавлял ряд комитетов, являлся председателем педсовета Женского Фребелевского пединститута, бесплатным консультантом лечебницы для хронических больных детей ведомства Императорского человеколюбивого общества, председателем Комитета общества вспомоществования студентам, председателем Психиатрического общества при университете, председателем Юго-Западного общества трезвости. В 1913 году помогал расследованию убийства ребенка, в хо-

де которого заявил, что данное убийство носит ритуальный характер. Это заявление вызвало резонанс в обществе, начались погромы в еврейских кварталах, и в этом обвинили психиатра, назвав антисемитом и монархистом. Такая популярность была совсем не нужна ученому, преподавательскую деятельность пришлось оставить. Ивана Алексеевича называли «кумиром просвещенного Киева», к нему приезжали со всей страны. В своем доме И. А. Сикорский учредил первый в России Врачебно-педагогический институт для умственно отсталых детей, а также школу для глухонемых детей. Дочери Ивана Алексеевича Ольга и Елена под руководством отца проводили занятия в школе. Иван Алексеевич скончался в Киеве в феврале 1919 года, в день, когда киевское ЧК подписало ордер на его арест. Но это произойдет намного позже.

Огромное влияние на детей оказывала мать Мария Стефановна (урожденная Темрюк-Черкасова), которая имела медицинское образование, но посвятила себя семье. На заботу о пятерых детях – Лидии, Ольге, Елене, Сергее и Игоре – Мария Стефановна тратила все свое время. Процесс воспитания включал уроки музыки и литературы. Семья располагала обширной библиотекой. Маленькому Игорю мать часто рассказывала истории о Леонардо да Винчи и его изобретениях, читала произведения Жюль Верна, которые вызывали восторг у сына.

В 11 лет Игорю приснился странный сон: будто он находится в воздухе на борту летающего корабля, идет по кори-

дору, как на пароходе, а по обеим сторонам – двери, отделанные под орех. Пол покрыт ковровой дорожкой, явственно чувствуются вибрация и подрагивание пола, сферические лампы разливают приятный голубоватый свет. Как только Игорь дошел до конца коридора и открыл дверь в роскошный салон, он проснулся. В тот момент будущий авиаконструктор еще не знал, что сон вещий и сбудется спустя 30 лет.

Свое образование Игорь Сикорский начал в киевской гимназии. В 1903 году он стал кадетом Морского корпуса в Санкт-Петербурге. В это время там уже учился старший брат Сергей. В 1701 году Петр Великий основал школу «математических и навигацких, т. е. мореходных хитростных искусств учений», которая в 1715 году соединилась с организованной в Петербурге Академией Морской гвардии. В годы правления Елизаветы Петровны академия была преобразована в морской шляхетский кадетский корпус и переехала сперва в Кронштадт, а затем в Петербург на Васильевский остров. Корпус состоял из шести классов: трех общих и трех специальных. Образование, полученное в Морском шляхетском кадетском корпусе, считалось прекрасным, в своем распоряжении заведение имело хорошо оборудованные аудитории, обсерваторию, большую библиотеку, даже небольшой учебный отряд. Учиться там имели право только дети дворян, однако Иван Алексеевич Сикорский уже был заслуженным профессором и имел чин действительного статского со-



ветника, соответствующий военному генерал-майору, и звание потомственного дворянина.



Первый полет «Флайера-1» 17 декабря 1903 года, пилотирует Орвилл, Уилбур – на земле. Фотография Джона Т. Дэниелса.

В целом учеба Игоря Сикорского продвигалась хорошо. Большое внимание уделялось техническим дисциплинам, но перспектива стать военным его совсем не прельщала. В это время стали появляться заметки о полетах братьев Райт. 17 декабря 1903 года был совершен первый управляемый полет человека на аппарате с двигателем. Два года спустя братья смогли представить миру первый практически эксплуатиру-

емый самолет. Несмотря на то что братья Райт не были первыми, кто построил и совершил полет на экспериментальном самолете, они были первыми, кто мог управлять таким полетом в воздухе, что сделало возможным дальнейшее развитие самолетостроения в мире.

В 1906 году, окончив общий курс, Сикорский решил уйти из кадетского корпуса. Вскоре он уезжает во Францию для поступления в техническую школу Дювиньо де Ланно. Через шесть месяцев вернулся обратно в Россию, а осенью 1907 года поступил в Киевский политехнический институт. Он был открыт 31 августа 1898 года. Директором был назначен профессор Виктор Львович Кирпичев. Вскоре семью Сикорских постигло несчастье – 5 марта 1907 года скончалась Мария Стефановна.

Обучение в институте было престижным, он имел четыре факультета: механический, химический, сельскохозяйственный и инженерно-строительный. Профессорский состав включал С. П. Тимошенко, математика и механика Н. Б. Делоне, электромеханика Н. А. Артемьева, гидромеханика Д. П. Рузского, а также многие другие известные имена. Рубеж XIX—XX века был охарактеризован экономическим развитием Российской империи: бурный рост производства повышал спрос на квалифицированных специалистов.

Теоретические знания были недостаточными для Сикорского, он много времени проводил в домашней импровизированной мастерской. Там, к общему удивлению окружаю-

щих, был собран паровой мотоцикл. В 1908 году во время поездки с отцом в Германию Игорь много читал о полетах графа Цеппелина на своем дирижабле. Там же он увидел и детальное описание одного из полетов братьев Райт.

Читая подобные материалы, Игорь понял, что нашел дело своей жизни. Он решил, что аэропланы уже достаточно разработаны. Создание необыкновенного летательного аппарата, способного взлетать без разбега и зависать в воздухе, – это был бы настоящий прорыв. Там же, в Германии, была собрана небольшая винтовая конструкция из деревянных балок и бечевки. Простая конструкция позволила сделать определенные выводы, а главное – утвердила Сикорского в возможности создания полноценной винтовой машины.

Вернувшись в Киев, Сикорский продолжил работу над своей идеей. Институт был отодвинут на второй план, большую часть времени он проводил в мастерской, даже отец не смог убедить Игоря внимательнее относиться к учебе. Вскоре Игорь заявил семье, что ему нужно ехать в Париж для покупки деталей и получения практического опыта. Вставал вопрос о материальной помощи. Для семьи это решение было принято непросто, ведь нужно бросить университет, требовалась большая сумма денег, а кроме того, вся эта затея выглядела как одна большая авантюра. Брат Сергей, находившийся в этот момент дома, сказал, что вертолету не суждено оторваться от земли, и напомнил Игорю, что законы природы ограничивают вес летающих созданий до 10 кило-

граммов, а в качестве примера привел страуса. Отец Иван Алексеевич поверил в идею сына и дал свое благословение. Ольга выделила деньги на поездку и необходимые покупки. Впереди ждали новые эксперименты и успех будущего авиаконструктора.

В январе 1909 года Игорь Сикорский отправился в Париж. Опасения близких не оправдались, он думал только об авиации. Там Игорь ежедневно посещал аэродром, наблюдал за аэропланами. В это время на аэродроме демонстрировались самые различные чудеса авиационной мысли. Были и неудачные аппараты, которые никак не могли оторваться от земли, успехом пользовались только машины братьев Райт, Фармана и Блерио. На аэродромах Исси-ле-Мулино и Жювизи Сикорский внимательно наблюдал за ходом испытаний, пытался подмечать ошибки. Вскоре он смог встретиться с одним из пионеров авиации – Фердинандом Фербером. Их объединяли любознательность, готовность идти на риск и, конечно, авиация.

Фербер побеседовал с Сикорским, обсудил интересные того проблемы. В конце беседы он, как и брат Сергей, посоветовал не тратить время на вертолет и сконцентрировать свои усилия на аэроплане, а для большего убеждения дал соответствующую литературу. Игорь запомнил его слова, что изобретать летающую машину очень легко, построить – это уже потруднее, заставить же летать – самое трудное. Под конец беседы Фербер спросил, почему Игорь не посту-

пает в недавно организованную школу, где Фербер был инструктором. Вскоре Сикорский был принят в школу. Школа сама по себе не приносила много знаний, но зато она давала возможность находиться на аэродроме, позволяла знакомиться с материальной частью самолетов, обслуживанием и эксплуатацией. Все проверялось опытным путем.

Одной из самых труднорешаемых задач был правильный выбор двигателя для покупки. После посещения нескольких заводов и мастерских Игорь выбрал мотор «Лизани». Во время оформления покупки в мастерскую вошел Луи Блерио, которому требовался точно такой же двигатель для своего «Блерио XI».



Blériot XI постройки 1914–1918 годов.

Еще в 1900 году Блерио построил орнитоптер Blériot I, так и не поднявшийся в воздух, а в 1907 году – первый аэроплан.

25 июля 1909 года в 4.35 утра Блерио поднялся в воздух. На середине пути из-за сильного ветра самолет отклонился от курса на север, постепенно стал уходить в открытое море, но Блерио вовремя заметил неладное по курсам кораблей в море и повернул на запад, к Дувру. 37 минут спустя, преодолев 23 мили, Блерио благополучно приземлился на английской земле. Самолет, на котором Блерио пересек Ла-Манш, был его одиннадцатым созданием; в отличие от Райтов, годами доводивших до совершенства одну и ту же базовую конструкцию, Блерио испробовал самые разнообразные конструкции; его бипланы оказались неудачными, в серию пошел только Blériot XI, спроектированный Раймондом Солнье. Машина впервые поднялась в воздух 23 января 1909 года.

В 1911 году Blériot XI, управляемый Эрлом Овингтоном, стал первым почтовым самолетом в США. 21 сентября 1913 года Адольф Пегу, заводской испытатель Блерио, совершил на Blériot XI мертвую петлю. Сырая конструкция моноплана Блерио – Солнье была нестабильна в воздухе и опасна при посадках, что в итоге привело к запрету на ее эксплуатацию в армиях Франции и Великобритании в 1912 году. Тем не менее именно на базе конструкции Blériot XI в 1915 году был выпущен Fokker Eindecker – первый успешный образец специально спроектированного истребителя.

Выбор правильного мотора ознаменовал первую удачу Сикорского в авиастроении.

1 мая 1909 года Игорь вернулся в Киев. У него уже были конкретные идеи о конструкции вертолета, но сильно смущало негативное к ним отношение Фербера.

В июле 1909 года Сикорский закончил постройку своей новой машины. Выглядела она достаточно необычно. Основу аппарата составила прямоугольная расчлененная рояльной проволокой деревянная клетка без шасси. С одного края был установлен двигатель «Анзани», с другого – располагалось место пилота. Двигатель посредством ременной передачи и трех конических шестерен подавал мощность на соосные несущие винты. Валы устанавливались вертикально один в другом на подшипниках. В верхней точке каждого вала крепился двухлопастный несущий винт: верхний диаметром 4,6 м и нижний – 5 м. Они вращались в противоположных направлениях с частотой вращения 160 об./мин. Лопасты были выполнены из стальных труб, обтянуты полотном и расчленены рояльной проволокой через кольца к валам. Кольца стояли сверху и снизу каждого винта. Сдвигая кольца вдоль вала, можно было устанавливать общий шаг несущих винтов.

В день испытаний Сикорский впервые встретился с характерной для вертолетов проблемой отстройки резонансов и уменьшения вибраций.

Впоследствии Сикорский сделал специальные весы, которые дали возможность определить, что тяга соответствует примерно 160 килограммам, а это на 40 кг меньше веса пу-

стой машины. Срочно требовался более мощный двигатель. Эта машина не оправдала надежд, но позволила собрать такой объем ценной информации, которую другим путем в то время получить было невозможно. Стало ясно, что время вертолетов еще не пришло, нужно было больше практических и теоретических знаний.

Работа Сикорского над его машиной принесла ему первую славу. Журнал «Всемирное техническое обозрение» поместил небольшую заметку: «Студент Политехнического Киевского института И. И. Сикорский изобрел аппарат, состоящий из клетки, в которой расположен мотор, его принадлежности, передачи и место для пилота. Из клетки выходят 2 вертикальных вала с концентрическими осями, на которых расположено 2 больших особой конструкции винта. Винты эти двигаются в 10 раз медленнее мотора, т. е. делают около 160 оборотов в минуту. Этими винтами изобретатель и надеется достигнуть подъема аппарата. Подъем произойдет тогда, когда тяга винтов сделается больше, чем вес всего аппарата. До настоящего времени тяга винтов достигала лишь 9 1/2 пудов, в то время как вес самого аппарата 12 1/2 пудов. Таким образом, аппарат этот пока не может еще подняться.

В будущем г. Сикорский надеется сделать вес геликоптера меньшим 10 пудов, а крылья несколько увеличить, усовершенствовать и довести их подъемную силу до 14–15 пудов. Тогда он будет при условиях, достаточных для подъема, и притом со значительным преимуществом перед другими



системами: его геликоптер сможет подниматься без разбега и парить в воздухе на одном месте без горизонтальной скорости».

Сикорский решил, что необходимо снова вернуться в Париж для пополнения опыта и покупки новых двигателей. Домой он вернулся с двумя двигателями «Анзани» в 25 и 15 л. Он решил приближаться к конструированию аэроплана не спеша. Сперва были созданы аэросани. При помощи друзей-студентов и в первую очередь Ф. И. Былинкина сани были построены. В качестве испытаний Игорь катал пассажиров по улицам Киева. Работа была отмечена еще одной заметкой в «Воздухоплавателе» (1910. № 3), который писал: «С середины декабря прошлого года два студента КПИ Игорь Сикорский и Федор Былинкин занялись, временно оставив первые свои работы по геликоптерам, второй по аэропланам, устройством аэросаней и испытанием на них винтов, построенных Сикорским. Последним была сделана целая серия винтов, и достигнутые результаты показали, что винты местного производства мало чем отличаются от известных винтов INTEGRAL Шовьера. При испытаниях те и другие были поставлены в одинаковые условия и разница в тяге по динамометру была не более 1–1,5 %. Стоимость же значительно ниже. Тогда как цена винтов INTEGRAL доходит до 600 фр. и больше, самые лучшие винты – ореховые обходятся здесь не дороже 50 руб.».

Модифицированные сани с двигателем «Анзани» в 25–30

л. с. и винтом, насаженным прямо на вал, могли везти четырех человек. Демонстрация этих аэросаней вызвала настоящий ажиотаж, собралось огромное количество народа, включая высокопоставленных чинов. Сани смогли развить скорость 48 км/час, но их сильно заносило на поворотах.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.