# Сикорский Игорь Иванович. Ученый, авиаконструктор. Интересные факты из истории жизни

Сикорский, Игорь Иванович (Sikorsky, Igor Ivanovich) (1889–1972), русский и американский авиаконструктор.



Родился 25 мая 1889 в Киеве где его отец, Иван Сикорский, был профессором психологии в Императорском университете Св. Владимира. Профессор Сикорский, в свою очередь вышедший из семьи бедного сельского священника и сделавшего блестящую научную карьеру, является автором многочисленных научных статей и был в то время достаточно хорошо известен . Молодой Сикорский с детства увлекался авиамоделированием, в 12 лет построил небольшой вертолет с приводом от резинового жгута. Учился в Морском кадетском корпусе в Санкт-Петербурге (1903–1906), Технической школе Дювиньо де Ланно (Франция, 1907), Киевском политехническом институте, где он заинтересовался авиацией и строительством летательных аппаратов, организовал и возглавил студенческое авиационное общество, непродолжительное время в Париже. Летом 1908 отправился в путешествие по Европе, познакомился с братьями Райт. Вернувшись в Киев, приступил к созданию вертолета. В 1909 и 1910 построил две машины, которые так и не смог поднять в воздух. Убедившись в бесперспективности дальнейших работ, решил заняться конструированием самолетов. В 1910–1911 создал несколько самолетов серии С. Летом 1911 на биплане С-5, снабженном двигателем мощностью 50 л.с., совершил полет продолжительностью более часа и достиг высоты 450 м. В том же году получил летное удостоверение Международной авиационной федерации за номером 64.

С 1912 по 1918 Сикорский возглавлял конструкторское бюро авиационного отдела Русско-Балтийского завода, который в 1913 и 1914 выпустил первые в мире многомоторные самолеты его конструкции («Гранд», «Русский витязь», «Илья Муромец»). За годы Первой мировой войны было построено 75 четырехмоторных бомбардировщиков Сикорского.

В 1919 Сикорский эмигрировал в США, где в течение нескольких лет читал лекции, работал учителем, а в 1923 вместе с несколькими русскими эмигрантами – бывшими офицерами организовал компанию «Сикорский аэроинжиниринг» («Sikorsky Aero Engineering Corporation»). Мастерская и конструкторское бюро располагались в курятнике одной из ферм на острове Лонг-Айленд. Когда несчастные русские самолетостроители пришли в полное уныние от курятника, безденежья, неудач и не взлетающих на изношенных двигателях (на новые не было денег) самолетов, стало известно, что акции компании на 5 тысяч долларов купил Сергей Васильевич Рахманинов. Для рекламных целей всемирно известный композитор и пианист согласился стать вице-президентом компании. Вместо курятника компания могла теперь арендовать ангар.

К апрелю 1924 года был готов первый американский самолет Сикорского S-29A. Потом был сконструирован красавец S-37, исправно служивший на линии Сантьяго-де-Чили-Буэнос-Айрес. В Южную Америку его перегнал главный испытатель самолетов Сикорского бесстрашный георгиевский кавалер Борис Сергиевский.

А потом была крупная удача с самолетом-амфибией S-38. Посыпались заказы, больше всего от компании “Пан Америкен”. Сикорский становится очень известным в Америке человеком.

В 1928 компания вошла в состав корпорации «Юнайтед эйркрафт». Сикорский оставался генеральным конструктором этой компании до 1957. Первым самолетом, построенным Сикорским в США, был двухмоторный биплан S-29 (1923).

В 1929 Сикорский создал для авиакомпании «Пан Америкен эйруэйз» двухмоторный S-38. Самолет имел короткий фюзеляж летающей лодки с высокорасположенным хвостовым оперением, вынесенным назад сдвоенной фермой, которая опиралась на крыло, а также убирающееся шасси. Затем Сикорский приступил к разработке конструкций летательных аппаратов с большой нагрузкой на крыло. Его четырехмоторные S-40 (1931) и S-42 (1932) были первыми в мире транспортными самолетами, оснащенными пропеллерами с постоянной скоростью вращения. S-42, созданный для дальних перелетов, установил в 1934 рекорд высоты (6220 м), имея на борту груз более 4900 кг. В том же году на S-38 было поставлено восемь мировых рекордов скорости.

К концу 1930-х годов эра летающих лодок закончилась, и Сикорский вновь занялся вертолетами. Уже в начале 1940-х годов был публично продемонстрирован полет по устойчивой траектории первого надежного вертолета его конструкции. Вертолеты Сикорского установили несколько мировых рекордов; в последующие годы они поставлялись в армию, их закупали различные гражданские государственные агентства и авиакомпании. Вертолет S-51 широко применялся в боевых операциях во время войны в Корее.

Сикорский был удостоен многих научных званий, являлся почетным членом научных обществ разных стран.

Сикорский всегда пользовался большим авторитетом в русской колонии Америки. В 1938 году ему было доверено держать речь перед соотечественниками по случаю 950-летия крещения Руси, так как русские американцы знали, что Сикорский размышляет над проблемами мироздания и пишет богословские работы. Ссылаясь на Федора Достоевского и Владимира Соловьева, оратор завещал: “Русский народ должен подумать не о том, как повернуть назад, к тому, что не устояло, видимо, не уберегли, а подумать о том, чтобы из того болота, в котором мы теперь увязли, выбраться на широкую дорогу, чтобы двигаться вперед”.

Игорь Иванович Сикорский скончался 26 октября 1972 г. в городе Истоне, штат Коннектикут.