

*Пропонуємо до Вашої уваги віртуальну
тематичну виставку*

Славетні імена у винахідництві:

До 135-річчя від дня народження

*Всесвітньо відомого авіаконструктора, піонера
створення багатомоторних літаків та
гелікоптерів*

Ігоря Івановича Сікорського



(25.05.1889 – 26.10.1972)

Україна подарувала світу безліч видатних особистостей досягнення яких є всесвітнім надбанням а імена стали відомими далеко за її межами. Киянин Ігор Сікорський увійшов в історію як геніальний авіаконструктор, піонер створення багатомоторних літаків та гелікоптерів, філософ і просто мрійник, який прагнув злетіти в небо.

Ігор Іванович Сікорський завжди, пишаючись, підкреслював своє українське коріння: «У мого роду, який виник у селі на Київщині, де мої дід та прадід були священиками, суто українське походження...»

Достеменно відомо, що найдавший предок, Григорій Секора, народився на початку XVIII століття і мав козацьке коріння. Його син став священиком і переробив прізвище «на шляхетний манер» - Сікорський.

Все своє дитинство та юність відомий усьому світу авіаконструктор та винахідник провів у Києві, де родину Сікорських добре знали



Ігор Сікорський (стоїть в центрі) гостює у своєї родички, подруги Лесі Українки Н.Вишинської-Гроздової (сидить праворуч від нього). Київ, 1907 рік



В.Васнецов увічнив риси Івана Сікорського у розписах Володимирського собору, обравши його моделлю для образу Святого Іоанна Предтечі.

насамперед завдяки батькові — Івану Олексійовичу, видатному психіатрові, наукові роботи якого не втратили значення і до сьогодні. Доктор медицини, член наукових товариств кількох країн, багатолітній завідувач кафедри Київського університету Святого Володимира, засновник і редактор журналу «Вопросы нервно-психической медицины и психологии», він устигав ще й активно займатися громадською діяльністю. Брав участь у духовно-релігійному житті Києва, оскільки як син і онук православних священиків свого часу закінчив духовне училище і семінарію. Іван Сікорський - один із піонерів дитячої психології та психопатології. Його роботи були перекладені багатьма мовами - німецькою, французькою, англійською, угорською, чеською, болгарською, сербською. Він був обраний почесним членом російських

та європейських наукових товариств. У 1904 р. Іван Олексійович Сікорський заснував у Києві Лікарсько-педагогічний інститут для розумово-відсталих дітей, а в 1912 р. - Інститут дитячої психопатології, до речі, подібних закладів у світі ще не існувало. Іван Сікорський був також великим бібліофілом та власником величезної бібліотеки, яка збереглася донині і налічує близько 13 тис. томів російською, французькою, англійською мовами та латиною. Незадовго до своєї смерті він передав усі книги в дар Київському університету Святого Володимира. Його бібліотека – унікальне зібрання спеціальної літератури, що нині зберігається у Національній бібліотеці України імені В. І. Вернадського.

Іван Олексійович Сікорський був знайомий та дружив з багатьма науковими та культурними діячами. Будинок Сікорських на Великій Підвальній №15 був відомий усьому Києву. Сюди з'їжджалася київська знать та найкращі представники інтелігенції. Івана Олексійовича звали «кумиром просвіченого Києва». Видатний художник Віктор Васнецов, який розписував київський Володимирський собор, увічнив риси Івана Сікорського, відобразивши його у образі євангеліста Іоанна в розписі парусів головного купола храму.

25 травня (6 червня) 1889 р., саме в цьому київському будинку по вул. Великій Підвальній (нині – Ярославів Вал) народився Ігор Іванович Сікорський. У столиці зберігся будинок, де він провів своє дитинство та юність, і який кияни часто називають просто "будинком Сікорського". На жаль, сьогодні йдеться про порятунок будинку де проходило життя легендарного киянина, як культурно-історичної пам'ятки України. Тут він ріс, навчався,

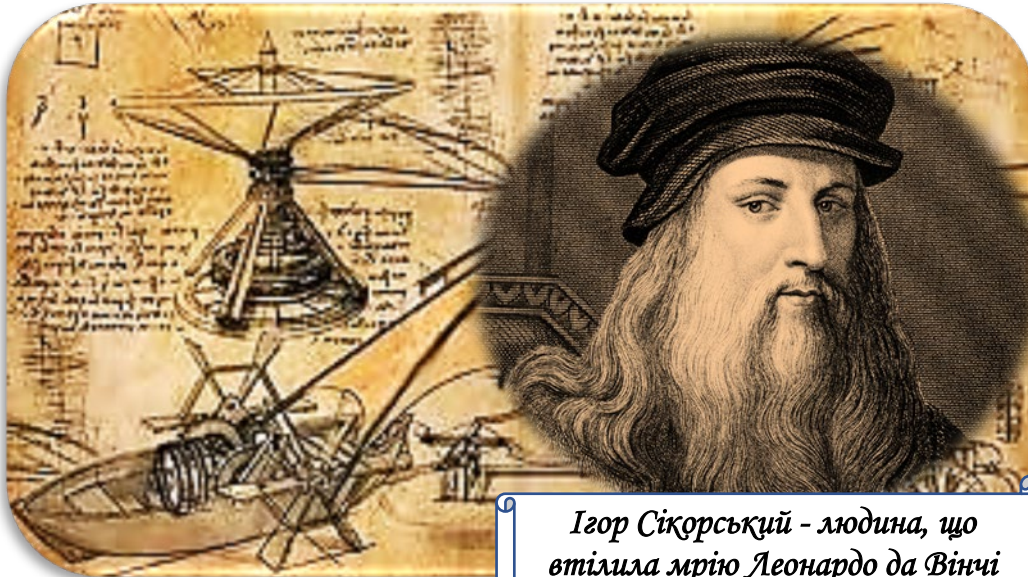
тут відбувся як авіаконструктор, звідси був забраний нелегкою долею в чужі краї.



Будинок Сікорського у центрі Києва. Саме у дворі цього будинку він створював та випробовував свої перші вертольоти.

Мати Ігоря Сікорського, Марія Стефанівна, так само як і його батько здобула медичну освіту, але повністю присвятила себе родині. У своїх п'ятьох дітях вона зуміла виплекати жагу знань, цікавість до навколишнього світу та прищепити любов до літератури і музики – того, що любила сама.

Ще з дитинства хлопчик любив слухати розповіді мами про нескінченність Всесвіту, загадки зірок, про таємниці морів та океанів, про дивовижний і цікавий світ, що існував за стінами помешкання. Але найбільше уяву дитини вражали розповіді про Леонардо да Вінчі та його ідею створити «залізного птаха» — літаючу машину, що мала підніматися в повітря під дією потужного гвинта без будь-якого розгону.



*Ігор Сікорський - людина, що
втілила мрію Леонардо да Вінчі*

керованою у польоті, але вона злетіла. Через багато років Ігор Сікорський створить і підніме в повітря свої літаки й гелікоптери. Йому пощастить втілити в життя більшість дитячих мрій і стати однією з найяскравіших постатей XX століття — відважним пілотом

перших літаків, творцем цілого покоління небачених раніше «залізних птахів», мислителем і філософом, людиною, яка через п'ять століть втілила мрію великого Леонардо да Вінчі.

1900 року Ігор Сікорський вступив до Першої київської гімназії — найстарішого київського навчального закладу із чудовими педагогічними традиціями, серед випускників якого було багато відомих діячів культури та політики. Але самого Сікорського класична освіта не надто приваблювала. Наслідуючи приклад свого старшого брата Сергія, в 1903 році Ігор став курсантом Морського училища в



*Курсант Ігор Сікорський (праворуч) з братом
Сергієм та сестрами Лідією, Ольгою та Оленою*

Петербурзі. У Морському кадетському корпусі хлопець навчався успішно, але швидко зрозумів, що військова кар'єра не для нього. Водночас остаточно визначилося коло його інтересів: він намагався відстежувати всі новинки, які з'являлися в технічних галузях, у позаурочний час часто щось конструював чи майстрував у навчальних майстернях. Він зрозумів, що небо його тягне більше, ніж море. Тому після закінчення в 1906 році загальних класів він залишив корпус із наміром вступити до навчального закладу, де можна було б здійснити свої мрії. Втім, на той час у країні таких ще не існувало. До того ж, у зв'язку з революційними подіями 1905 року, більшість вищих навчальних закладів були

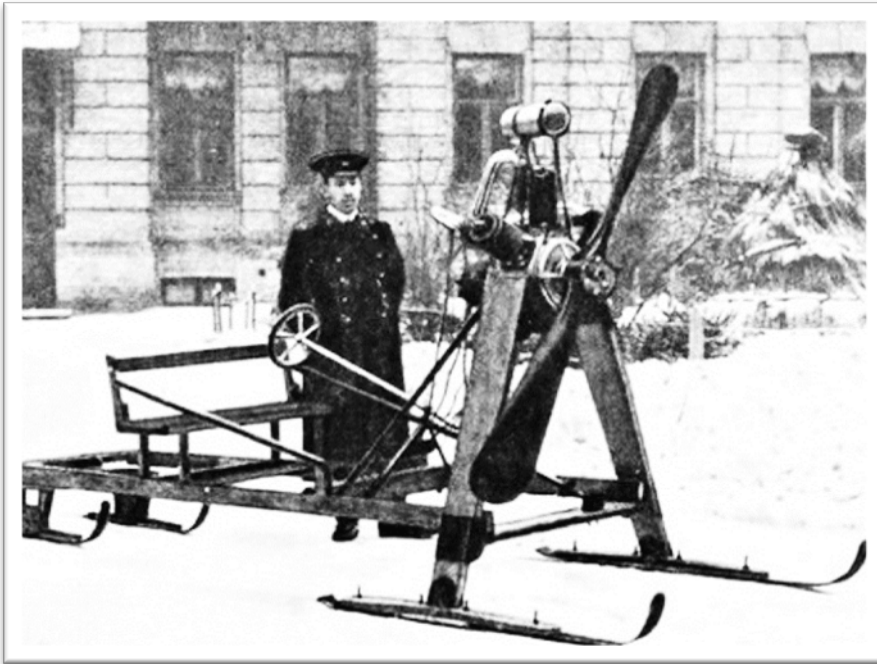


*Студент Київського Політехнічного
Інституту Ігор Сікорський*

тимчасово закриті. Батьки вирішили направити сина вчитися за кордон. Ігор Сікорський від'їжджає до Парижа, де починає опановувати науку в інженерній школі Дювіньйо де Ланно. Там він раптом усвідомив, що авіація – це справа всього його життя. Юнак з головою поринає в повітряні експерименти, креслення і польоти. Однак рівень навчання його не задовольняє і за шість місяців він повертається додому, де вступає до Київського політехнічного інституту. Саме тут, в КПІ, який тепер носить його ім'я, Ігор Сікорський з'єднує свою льотну практику з наукою і інженерною теорією. У Києві, як і в багатьох містах Європи, виникали аероклуби, повітроплавні товариства та авіаційні журнали, активізувалися винахідники літальних апаратів. У 1906р. в КПІ, де тоді працювали видатні вчені і ентузіасти авіації, при механічному відділенні була створена повітроплавна секція — з відділами аеропланів, гелікоптерів, орнітоптерів та двигунів. Секція стала фактично головним науково-дослідним і конструкторським осередком авіації в Російській імперії.

Тут у 1909–1912р.р. було сконструйовано близько 40 типів літаків. Ігор Сікорський став одним із найактивніших організаторів Повітроплавного гуртка КПІ та активним членом Київського товариства повітроплавання.

Влітку 1908р. Сікорський поїхав з батьком до Німеччини, де з газетних повідомлень дізнався про польоти братів Райт та успішні польоти перших дирижаблів графа Цепеліна. Зацікавившись демонстративними польотами авіаторів, Сікорський вирішив будувати безпечніший повітроплавний апарат - вертоліт. У невеликій кімнаті німецького готелю Ігореві вдалося зібрати досить важку модель гелікоптера, яка могла піднятися на кілька сантиметрів.



Ігор Сікорський проводить випробування сконструйованих апаратів у дворі свого будинку. Київ, 1910 рік.

Після повернення до Києва студент Сікорський почав працювати над розробкою та спорудженням свого гвинтокрила. Роботи велися на подвір'ї батьківської садиби та в ангарі Київської політехніки. Він вважав, що створити справжній вертоліт можна, якщо використовувати потужніший двигун. Взимку 1909р., гостро відчуваючи нестачу двигуна необхідної потужності, Ігор вирушив до Парижа, щоб придбати його та підвищити рівень своїх знань про конструювання літальних апаратів. Після трьох

місяців перебування у Франції він повернувся не тільки з новими знаннями, а й з 25-сильним двигуном «Анзані» для свого гвинтокрила. У липні машина була готова. Двигун працював на повну потужність, але вертоліт не піднімався, а лише крутився. Тому конструкція вимагала доопрацювання. Восени 1909 р. Ігор Сікорський знову відвідав Париж і привіз два двигуни потужністю 25 і 15 к.с. Навесні 1910 р. вертоліт №2 було збудовано, але він зміг підняти лише свою власну вагу (180 кг). Гелікоптери Сікорського стали першими у світі літальними апаратами співвісної схеми, для яких були проведені натурні випробування. У листопаді 1909 року гелікоптер вантажопідйомністю 9 пудів, був представлений на дводенній повітроплавній виставці в Києві. Тоді його вертоліт не піднявся в небо лише через слабкий двигун, але принцип вертикального зльоту винахідник вигадав саме у столиці України. Цей досвід допоміг виявити важливі особливості, які потрібно враховувати у будівництві таких апаратів.

Молодий авіаконструктор усвідомив, що ера гвинтокрилів ще не настала, експерименти з вертольотом краще відкласти на майбутнє і переконав себе зайнятися проектуванням перспективніших на той час машин — аеропланів. Разом з Федором Билінкіним він очолив колектив однодумців. Авіамайстерню організували у двох спеціально збудованих для цього ангарах — у КПІ і на Куренівці. Результатом спільної творчості Билінкіна, Сікорського та ще одного політехніка — Василя Йордана став біплан БіС-1(Билінкін, Йордан, Сікорський). Серед виробів майстерні Билінкіна і Сікорського були й аеросани власної



Зима 1913р. Ігор Сікорський возить побудованими аеросанями пасажирів по замерзлому Дніпру.

конструкції, які 1910 року викликали захоплення в киян під час спортивних свят на печерському іподромі.

З червня 1910 року, у присутності членів Київського товариства повітроплавання, Сікорський зміг вперше піднятися в повітря на аероплані своєї конструкції. Тривалість польоту склала 12 секунд, висота 1,2 метра, протяжність по прямій 182 метри. Це був перший вдалий політ, після якого Сікорський здійснив їх понад 50, поступово вдосконалюючи літальний апарат. За певний час Билінкін відійшов від активної конструкторської

діяльності, майстерні перейшли у повне розпорядження Сікорського. Саме тут були збудовані його машини, які вже впевнено літали.

По-справжньому вдалим став лише п'ятий літак кон-

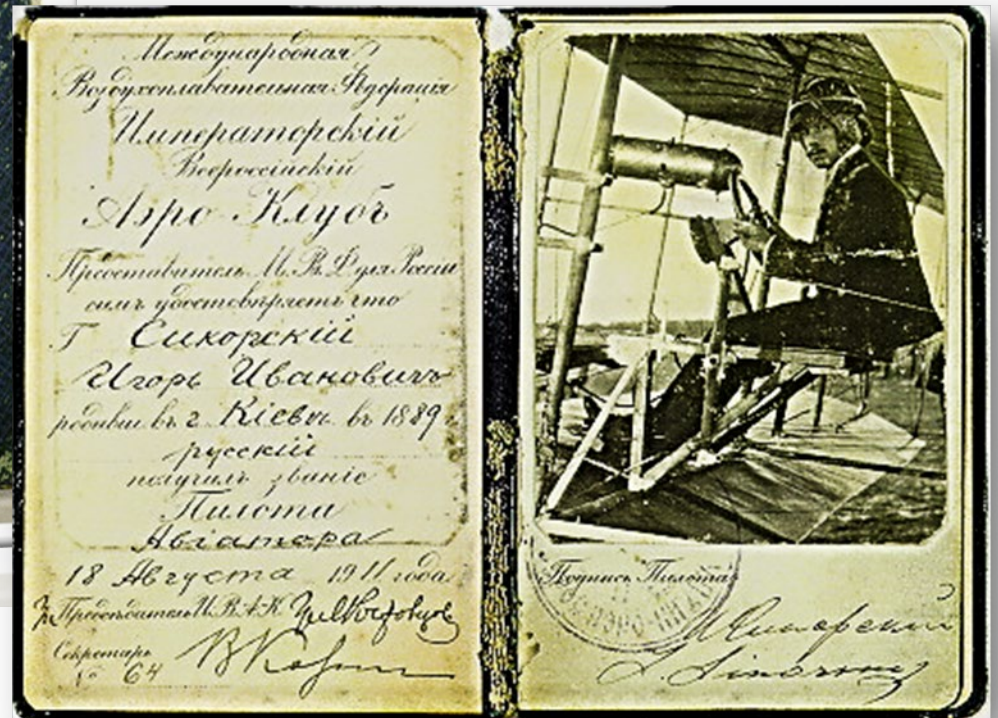
структора - С-5, який за всіма параметрами перевершував закордонні моделі. Влітку 1911р. він зміг підніматися в повітря на висоту 450 метрів та залишатися там більше години. На біплані С-5 Сікорський встановив рекорди Російської імперії у висоті, дальності, тривалості і швидкості польоту та був нагороджений медалями від Російського технічного товариства і Київського товариства повітроплавання.

На цьому ж літаку він у 1911 році склав іспити на ліцензію авіатора. У 22 роки Ігор Сікорський отримав свою першу ліцензію пілота у російському представництві Міжнародної авіаційної федерації (ФАІ).



Студент КПІ Сікорський на першому літаку власної конструкції. Київ, 1910 рік.

18 серпня 1911 року йому було видано посвідчення пілота № 64, на головній сторінці якого зображено Ігоря Сікорського в літаку С-5. Протягом двох років аероплани Сікорського виборювали головні призи на змаганнях військових літаків.



Рекорди були встановлені й на модернізованому аероплані конструкції С-6А. У Києві Сікорський встановив світовий рекорд швидкості при польоті з двома пасажирами - 111 км/год, і з п'ятьма - 102 км/год. Через деякий час він встановив ще один рекорд: історичний переліт від Сирця до Святошино через Пущу-Водицю — політ тривав 36 хвилин. Аероплани, які Сікорський збудував у Києві, блискуче підтвердили точність його теоретичних розрахунків. Під час змагань на московській виставці повітроплавання у квітні 1912 року цей літак був удостоєний найвищої нагороди та отримав Велику золоту медаль «За корисну працю в повітроплаванні та за самостійну розробку аероплана власної системи, що дала чудові результати», а молодий авіатор, якому не було ще й 23 років, - запрошення стати головним конструктором авіаційного відділення Російсько-Балтійського вагонного заводу ("Russo - Baltique").

1912 року, не завершивши навчання в КПІ, Сікорський переїхав до Санкт-Петербурга, де став головним конструктором авіаційного відділення заводу. Це був час великих здобутків: Сікорський значно підвищив потужність, а водночас – надійність і безпеку експлуатації своїх літаків, обладнавши їх кількома двигунами. Він був переконаний, що майбутнє авіації – за великими багатомоторними літаками, здатними експлуатуватися в будь-яку пору року, обладнаними закритими комфортабельними кабінами і пасажирським салоном. Створення першого у світі багатомоторного літака «Гранд», який в подальшому був

перейменований у «Руського витязя» - грандіозна подія в історії повітряного флоту, що дала потужний поштовх розвитку військової та цивільної авіації. Він поклав початок багатомоторної авіації, став прототипом пасажирських, транспортних літаків і бомбардувальників.



13 травня 1913 року "Гранд" злетів, увійшовши в історію авіації. Це був перший у світі успішний чотиримоторний літак і буквально в кожному польоті «Гранд» встановлював один світовий рекорд за іншим. Першим за штурвал сів сам конструктор, причому це сталося наступного дня після його 24-річчя. Повітряний корабель "Гранд" виявився першим у всьому — це був

перший літак із чотирма моторами, перший літак із закритою кабіною та пасажирським салоном, перший літак подібних розмірів та ваги (розмах верхнього крила становив 27 метрів, а злітна вага 4,2 тони). Крім того, він став першим літаком, який із 8 пасажирами на борту здійснив майже двогодинний політ! Причому в салоні літака пасажери сиділи у

затишних плетених кріслах, пили каву та розмовляли. За бажанням вони могли скористатися умивальником, а також відправити багаж у спеціальну шафу. Обстановка майже як у сучасних авіалайнерах. Весь авіаційний світ був здивований. Багато хто не міг повірити, що технічно відстала імперія здатна створити таке диво.

У перші десятиліття ХХ століття таке рішення вважалося справді піонерським. З появою наступного чотиримоторного літака - грандіозного «Ілля Муромця», усьому світу були доведені переваги багатомоторних машин і те, що саме вони визначають майбутнє авіації. Але виділення коштів військовому відомству на закупівлю цих літаків

стало можливим тільки після того як Сікорський переконав посадовців Державної думи у надійності літака. Він запросив у політ п'ятьох думців і з ними на борту встановив новий



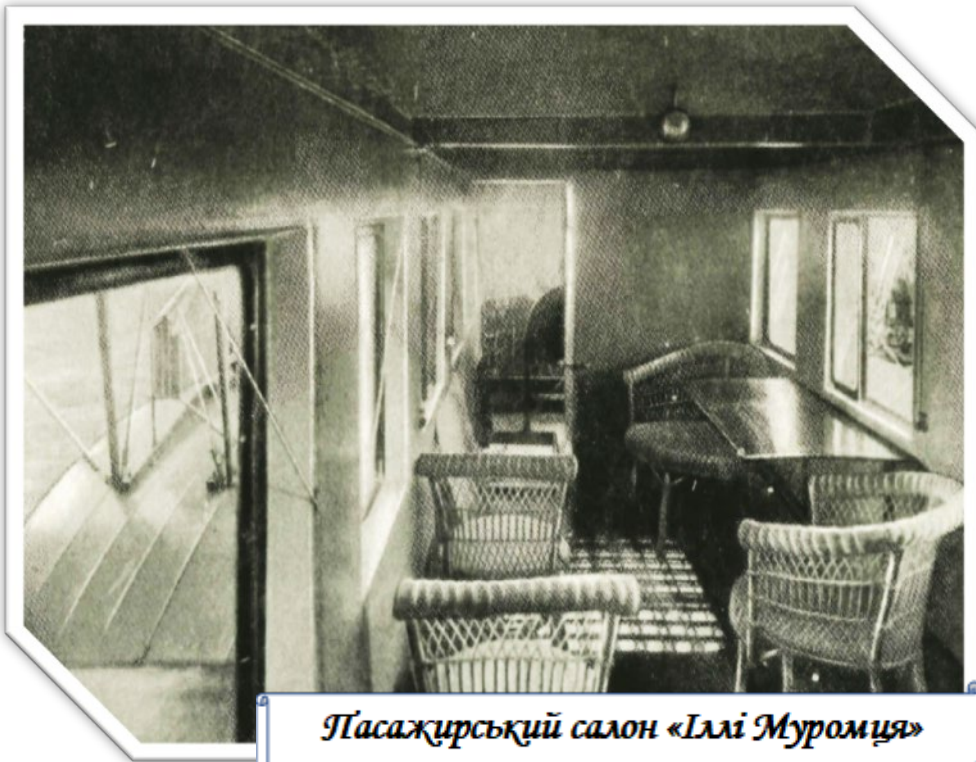
*Ілля Муромець над
Києвом. Обкладинка часопису
«Sikorsky Archives News»*

світовий рекорд висоти – 2 тис. метрів! Найпереконливішим за все став організований Сікорським у червні 1914 року наддалекий переліт маршрутом Петербург-Київ-Петербург, з дозаправкою в повітрі, який він здійснив особисто, разом із трьома членами екіпажу, для демонстрації надзвичайних льотних якостей цього повітряного дива. Знаменитим став не лише «Ілля Муромець» а й його молодий творець. Сам імператор Микола II був вражений проектом інженера Сікорського, подарувавши йому золотий годинник з імператорським гербом - двоголовим орлом у діамантах. На іншому кінці ланцюжка знаходилася медаль, викарбувана містом Києвом на честь історичного перельоту Ігоря Сікорського туди і назад з Києва до Санкт-Петербурга, над нею - старовинна перська монета 950 року нашої ери. Незважаючи на важкі часи, що траплялися в житті, годинник донині зберігається в сім'ї Сікорських.



Літак-гігант - Ілля Муромець став не лише світовим рекордсменом у вантажопідйомності, а й першим у світі пасажирським літаком. Сікорський пише з особливою гордістю про

небувалі зручності для пасажирів на борту «Іллі Муромця»: «У великому корпусі цього апарату було розташовано кілька зручних та просторих кают. У передній частині була кімната кермового (пілота), далі була вітальня, потім невеликий коридор та спальня. З коридору відчинялися також двері до вбиральні. У всіх каютах були вікна, якими можна було дивитися під час польоту. Стеля в каютах була настільки високою, що можна було стояти не нагинаючись. У них було тепло, тому що було влаштовано опалення. Для цієї мети частина відпрацьованих гарячих газів з моторів, була спрямована вздовж кают через трубу, що проходила знизу біля стінки. Гаряча труба достатньо нагрівала приміщення. Про всяк випадок на кораблі було зроблено два зовнішні балкони, на які можна було виходити під час польоту. Один із них був розташований на корпусі над

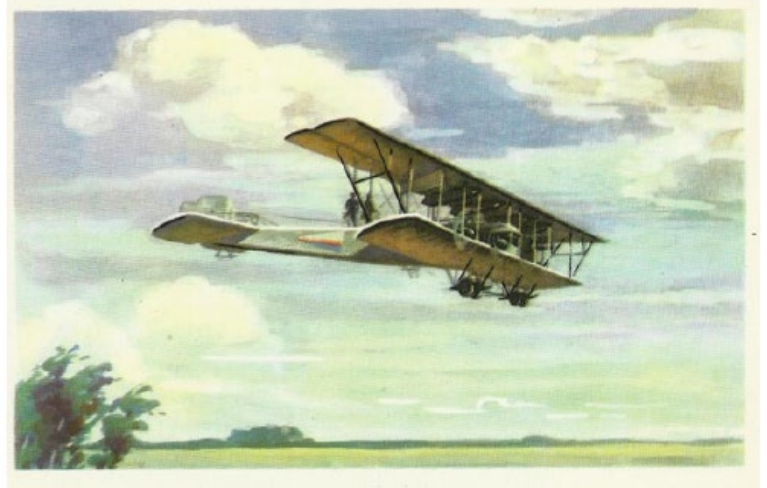


Пасажирський салон «Іллі Муромця»

небувалі зручності для пасажирів на борту «Іллі Муромця»: «У великому корпусі цього апарату було розташовано кілька зручних та просторих кают. У передній частині була кімната кермового (пілота), далі була вітальня, потім невеликий коридор та спальня. З коридору відчинялися також двері до вбиральні. У всіх каютах були вікна, якими можна було дивитися під час польоту. Стеля в каютах була настільки високою, що можна було стояти не нагинаючись. У них було тепло, тому що було влаштовано опалення. Для цієї мети частина відпрацьованих гарячих газів з моторів, була спрямована вздовж кают через трубу, що проходила знизу біля стінки. Гаряча труба достатньо нагрівала приміщення. Про всяк випадок на кораблі було зроблено два зовнішні балкони, на які можна було виходити під час польоту. Один із них був розташований на корпусі над

тим місцем, де був коридор та вбиральня. На цей балкон можна було підніматися сходами з коридору».

Після успішних випробувань «Іллі Муромця» рада Київського товариства повітроплавання звернулася до ради Петербурзького політехнічного інституту з проханням присвоїти Сікорському звання інженера-механіка без захисту ним дипломного проекту. Це прохання задовольнили. Громадськість і преса велемовно вітали розробника «Іллі Муромця» та учасників перельоту, адже всьому світу були доведені переваги багатомоторних машин, що визначають майбутнє авіації. Крім того, було набуто першого досвіду польоту в поганих погодних умовах за приладами. Утім, справжню важливість події вже затьмарювало гнітюче передчуття Першої світової війни... Саме «Іллі Муромцю», першому в світі важкому бомбардувальнику судилося стати найкращим літаком Першої світової війни.



Літак був використаний на першій поштово-пасажирській лінії.

17 червня 2014 року пошта України вводить в обіг поштову марку «Літак «Ілля Муромець». Випуск присвячений 100-річчю першого у світі швидкісного далекого перельоту важкого літака конструкції Сікорського.

Різні модифікації літака успішно застосовувалися на фронтах Першої світової війни: як бомбардувальники вони брали на борт до 900 кілограмів бомб, а в ролі дальніх розвідників могли перебувати в повітрі до 10 годин. В грудні 1914 року з них сформували перший у світі бойовий підрозділ важких багатомоторних літаків – Ескадру повітряних кораблів. Сікорський сам брав участь в організації першого з'єднання стратегічної авіації, готував екіпажі та відпрацьовував тактику їхнього бойового застосування. Він проводив багато часу на фронті, спостерігаючи

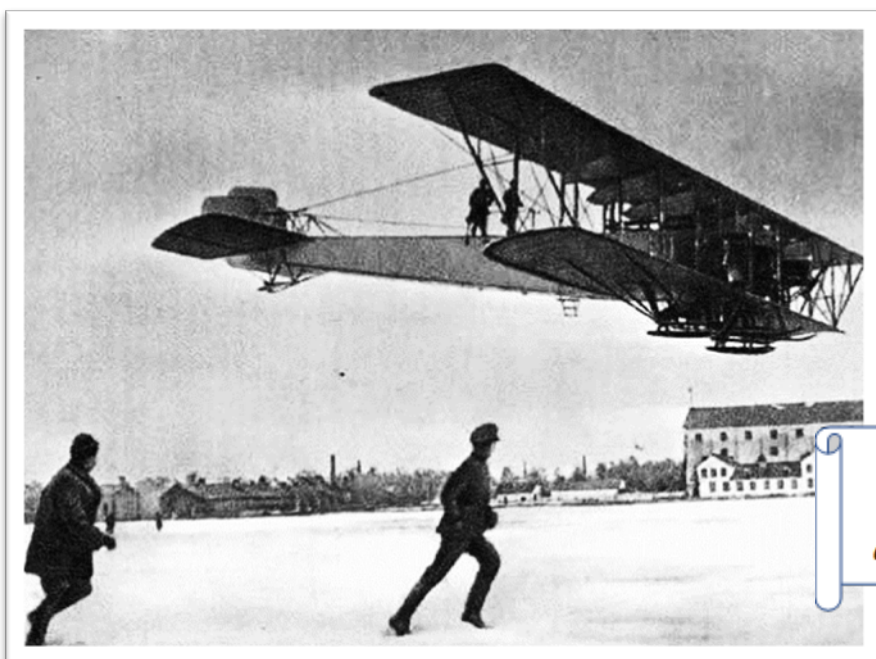
свої літаки в дії і вносив необхідні зміни в їх конструкцію. Літак пішов у серію, протягом кількох років було побудовано близько 85 "Муромців" шести основних типів. Одна з модифікацій навіть була оснащена скорострільною корабельною гарматою для боротьби з

дирижаблями. У 1915 році Ігор Сікорський сконструював винищувач С-16 – літак супроводу повітряних кораблів “Ілля Муромець”. Крім важких бомбардувальників, Сікорський створив у 1914–1917рр. легкі винищувачі, морський розвідник, легкий розвідник-винищувач, двомоторний винищувач-бомбардувальник та штурмовик, тобто, практично повний парк літаків усіх типів, що використовувалися у Світовій війні. Загалом до початку революції він створив близько 25 базових моделей літаків (без урахування їхніх модифікацій та спільних розробок). За роки війни “Муромці” виконали від 300 до 400 бойових вильотів, скинувши на противника 48 тонн бомб.

Крім того, під керівництвом Ігоря Івановича розроблялися та серійно вироблялися авіаційні двигуни, обладнання та озброєння, зводилися нові заводи для їхнього виробництва. Так

створювалася могутня багатопрофільна вітчизняна авіаційна промисловість.

У роки Першої світової війни російська імперія була єдиною країною, що мала бомбардувальну авіацію, як окремий рід військ. З 90-та літаків лише один був збитий наприкінці війни.



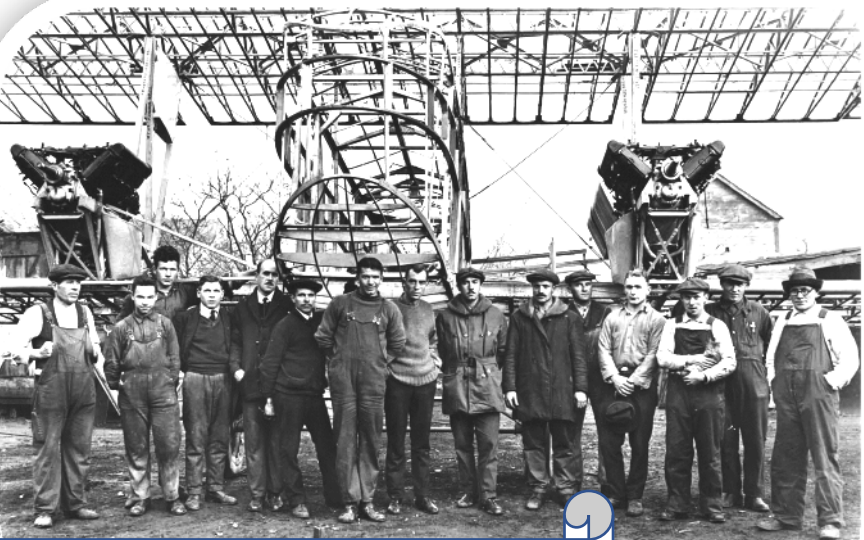
4-х моторний Ілля Муромець - прообраз світової пасажирської та стратегічної бомбардувальної авіації

У 25 років Ігор Сікорський був нагороджений орденом

Св. Володимира IV ступеня. Революційні події, що почалися 1917 року, спершу загальмували, а потім зовсім призвели до зупинки виробництва і модернізації “Муромців”. У найближчі роки “Муромці” обмежено використовувалися більшовиками в боях проти білих армій генералів Антона Денікіна і Петра Врангеля, проти польських військ і селян-повстанців.

У 1917–1919 роках Ескадра повітряних кораблів, що базувалася у Вінниці, перебувала у складі Військово-повітряного флоту Української Народної Республіки і Української Держави Гетьмана Павла Скоропадського, але бойового застосування не отримала через поганий технічний стан літаків. І тільки під завісу експлуатації “Муромці” використовувалися як пасажирські літаки, для чого їх і задумував конструктор. У січні 1921 року цей пасажирський літак використовувався для перельотів з цінним вантажем – військовою поштою на першій поштово-пасажирській лінії за маршрутом Харків – Київ – Катеринослав (Дніпро) – Севастополь. Настали буремні роки: перша світова війна, революційні події та громадянська війна в Російській імперії - спричинили грандіозний хаос у країні.

Самому Сікорському загрожувала реальна небезпека як відомому конструктору, що був нагороджений орденом особисто царем. Достатньо було й того, що Сікорський був хрещеником двоюрідного брата імператора Великого князя Петра Миколайовича та його матері. У березні 1918 року, через загрозу більшовицького переслідування, він виїжджає за кордон: спочатку до колишньої Югославії, потім до Франції, а звідти – до Сполучених Штатів Америки. Перші роки перебування у США були дуже тяжкими, Сікорському доводилося виживати. Урешті-решт відомому конструкторові вдалося влаштуватися викладачем математики в одній із вечірніх шкіл



Ігор Сікорський з початковим складом Sikorsky Aero Engineering біля S-29-А, що будується на фермі Лонг-Айленд, 1923 рік.

для емігрантів у Нью-Йорку. Паралельно він став читати лекції про авіацію та її перспективи в різноманітних громадських організаціях. Однак Сікорський не полишає справу свого життя: починає працювати над розробкою пасажирсько-вантажного літака. Невдовзі його ентузіазм надихнув невеличку групу співвітчизників, таких самих емігрантів як він, які вирішили побудувати цей літак, — і в березні 1923 року було створено компанію Sikorsky Aeroengineering Corporation. Виробничі площі винаймали у птахоферми в передмісті Нью-Йорка. Джерелом багатьох деталей і матеріалів стало автомобільне звалище. Коштів на спорудження літака весь час бракувало, у найскрутніший момент надав допомогу всесвітньо відомий композитор Сергій Рахманінов, який придбав акцій на п'ять тисяч доларів — доволі значну на ті часи суму — і навіть погодився в рекламних цілях обійняти посаду віце-президента компанії. Завдяки цій допомозі вдалося винайняти



Рахманінов (у центрі) та Сікорський (праворуч від нього) біля транспортного літака S-29.

справжній ангар на розташованому неподалік аеродромі. В 1929 році, коли фінансовий стан фірми покращився, Сікорський повернув ці кошти Рахманінову з відсотками.

Спорудження першого на американській землі літака Ігоря Сікорського S-29A («А» означало «американський») було закінчено у 1924 році. Випробовував нову машину сам



конструктор. Літак вийшов напрочуд вдалим, з хорошими характеристиками: міг перевозити до 1900 кг корисного вантажу, мав непогану крейсерську й невелику посадочну швидкості. Цей двомоторний біплан став найбільшим в Америці і одним із найкращих у своєму класі. Він одразу отримав світову популярність. Під час одного з перших рейсів цей літак підніме не лише пасажирів, а й два роялі - один з них належав першій леді США, дружині президента Герберта Гувера.

Через три роки літак придбав відомий льотчик та бізнесмен Роско Тернер, який без поломок і ремонтів експлуатував машину, здійснюючи чартерні рейси та перевозячи ван-

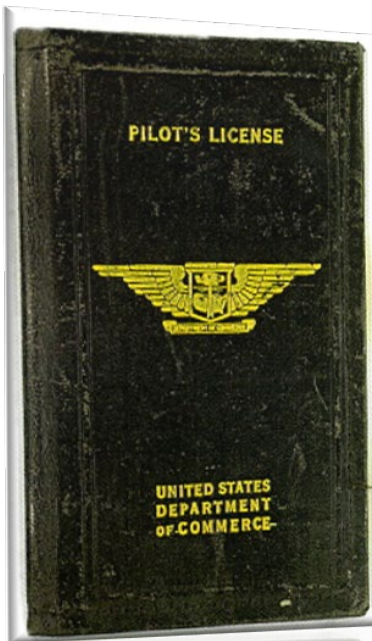
тажі і пасажирів. А в 1928 році літак купив ексцентричний мільйонер, режисер та продюсер Говард Хьюз, для зйомок у голлівудському фільмі про повітряні бої Першої світової війни «Пекельні ангели». С-29-А став зіркою кіно, та заради зйомок здійснив свій останній політ, що завершився ефектною вогненною катастрофою. Літак S-29A був збудований в єдиному екземплярі, проте дав фірмі змогу поліпшити фінансове становище і



стати відомою у промислових колах Америки. Завдяки цьому впродовж трьох наступних років було розроблено проекти ще п'яти літаків, чотири з яких були споруджені.

В 1928 році Сікорський отримує американське громадянство, ліцензію приватного пілота США та розпочинає розробку гідролітаків.

Компанія Сікорського дала авіації серію історичних човнів. Перші 40-місні «Літаючі кліпери» були побудовані в 1931 році.



*Ліцензію приватного пілота
США Ігор Сікорський отримав
16 листопада 1927 р.*

Майже десять років він присвятив будівництву амфібій. Особливо вдалим виявився літак-амфібія - пасажирський літаючий човен Сікорського S-38, який випускався в кількох модифікаціях і забезпечив розвиток транспортної мережі всього Американського континенту. Компанія Pan American Airways використовувала їх для прокладання нових повітряних маршрутів до Центральної та Південної Америки. Модель S-38, яка «здійснила переворот в авіації» та зробила доступним для авіасполучення будь-яке водоймище, безсуперечно визнають найкращою у своєму класі. Справжнім шедевром тих часів стала чотиримоторна амфібія Сікорського S-40, спроможна перевозити 40 па-

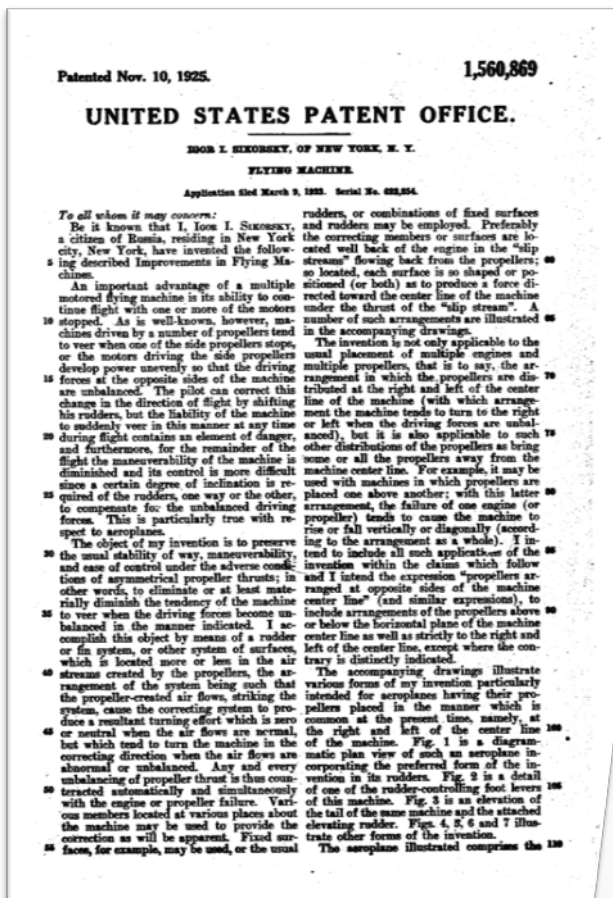
сажирів на відстань до 800 км або 24 пасажирів – на 1500 км.

На маленьке підприємство посипалися замовлення від міністерства оборони США та Pan America, з Канади та Південної Америки, з Європи, кілька літаків навіть потрапили до Радянського Союзу. Модель S-43 брала участь у пошуках зниклого у північних льодах екіпажу Леваневського та знімалася у фільмі "Волга-Волга", де її видавали за радянську, символізуючи успіхи соціалістичного будівництва.



Модель продавалася настільки успішно, що компанія змогла придбати ділянку землі, де за короткий час Сікорський буде великий сучасний авіабудівний завод, який невдовзі став відомим на увесь світ. Він організує зразкове виробництво, збільшує штат, але Велика Депресія ламає всі плани. Але Сікорський знаходить вихід: він домовляється про продаж своєї компанії авіакомпанії United Aircraft. Йому вдалося зарекомендувати компанію конкурентоспроможною та єдиною у своєму роді. Замовником Сікорського стає компанія Pan America. Він будує нові моделі та ставить рекорд за рекордом: за дальністю польоту, за переміщеною вагою, за швидкістю (його літаки розвивають швидкість понад 300 км/год). Його перший трансокеанський човен S-42, створений у 1934 році, здійснює переліт з Америки до Нової Зеландії та стає піонером комерційних повітряних перевезень через Тихий океан і Атлантику. S-42 встановлює десять світових рекордів, вісім із яких було встановлено за один політ. Це всесвітній успіх, який вивів Сполучені Штати на перше місце серед світових авіаційних рекордів. Амфібії Сікорського стали першими літаками, які надійно з'єднали континенти. Америка стає центром виробництва потужностей повітроплавного транспорту. У 30-ті роки було випущено найкращі прототипи літаків. Останньою вдалою амфібією конструктора став створений в 1937 році чотиримоторний «літаючий човен» S-44.

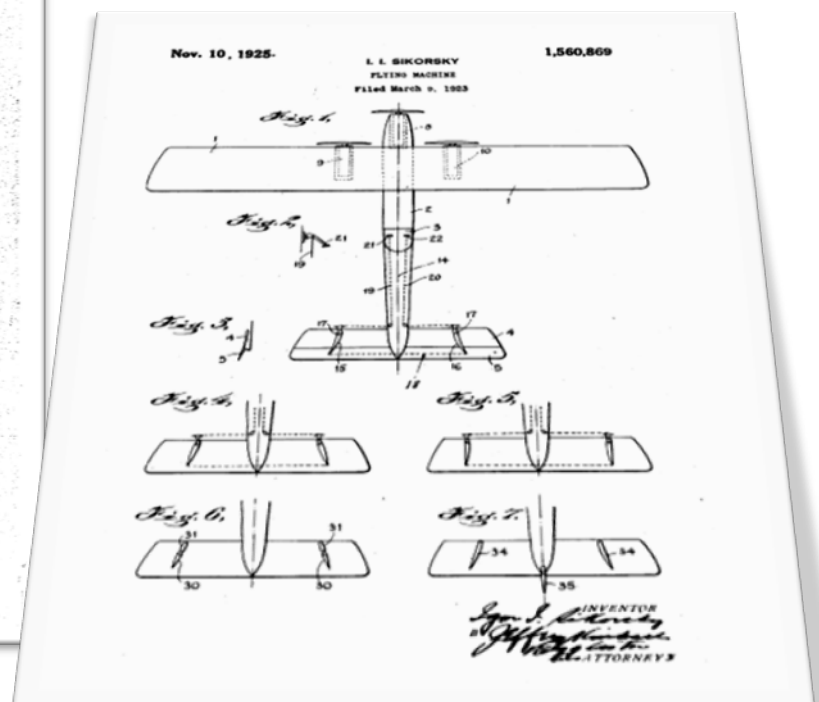
Протягом 1925-1939 рр. Ігор Сікорський розробив серію дуже успішних літаків.



Патент [США № 1560869](#)

Виданий І. Сікорському 10.11.1925р.

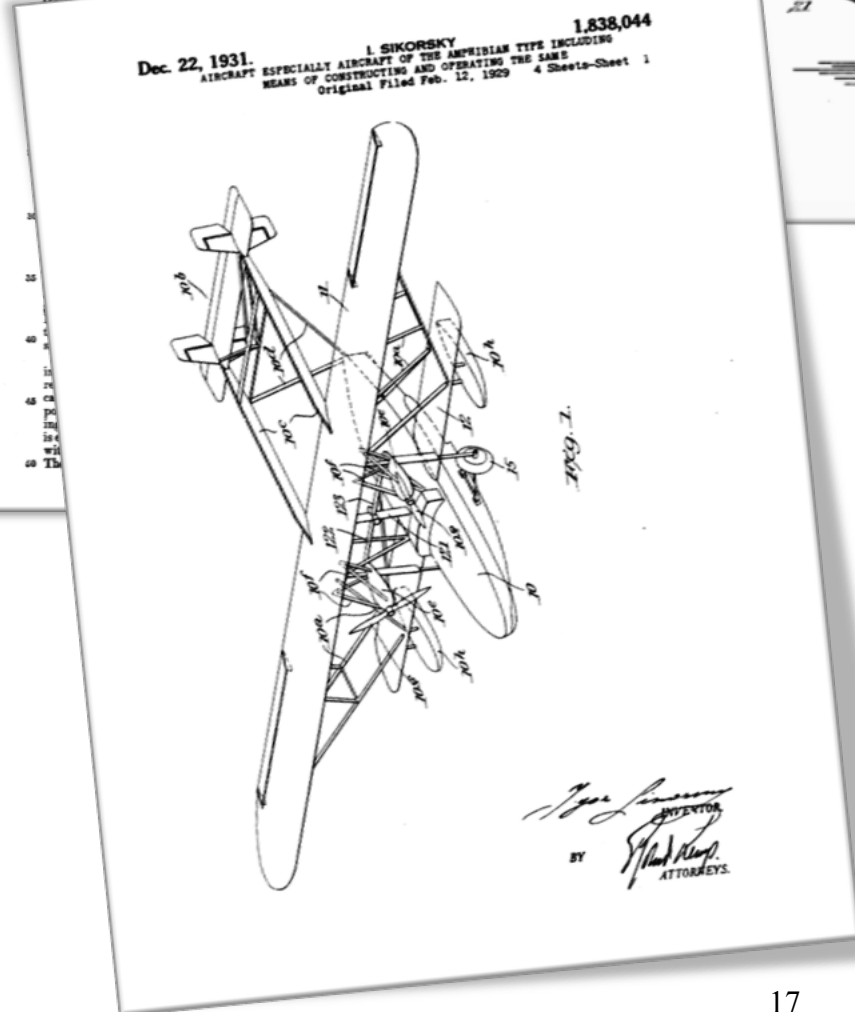
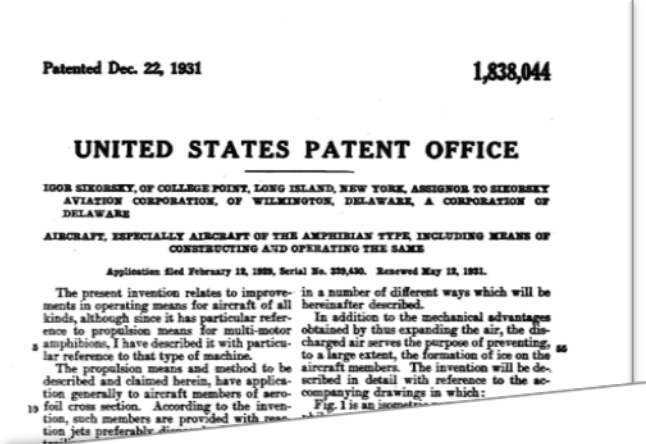
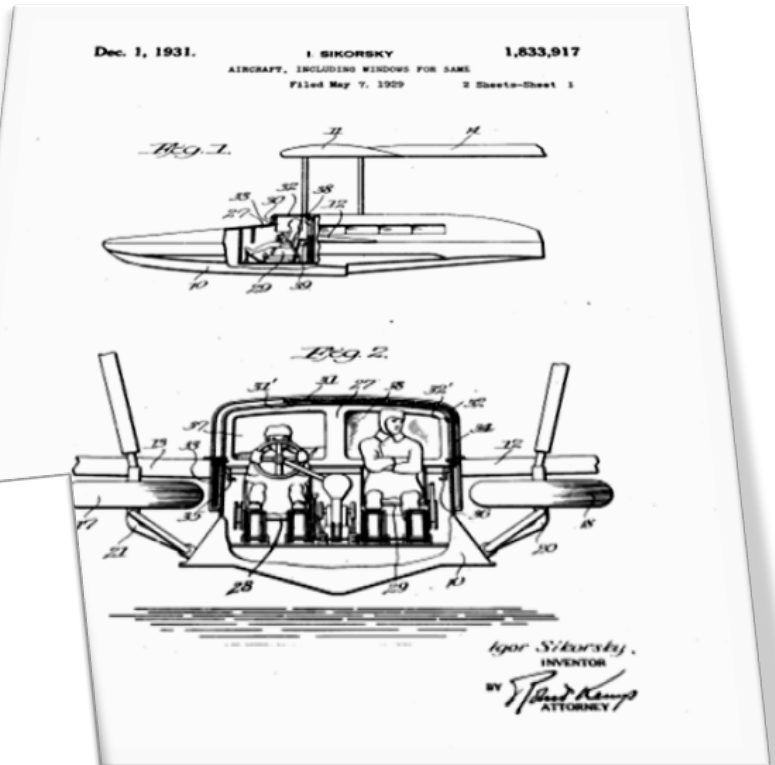
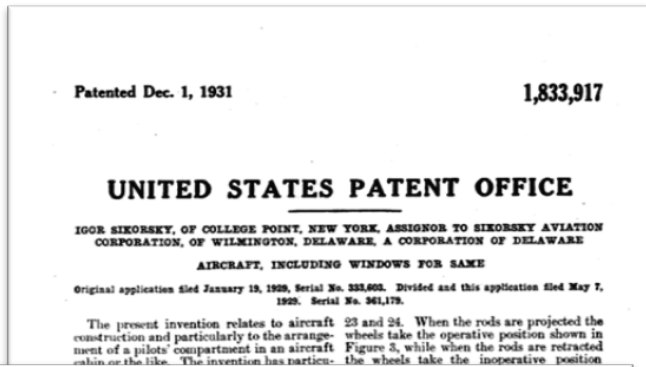
ЛІТАЮЧИЙ АПАРАТ.



Патент [США № 1833917](#)

Виданий І. Сікорському 01.12.1931р.

ЛІТАК, ЩО ВКЛЮЧАЮЧАЄ ІЛЮМІНАТОРИ
ДЛЯ НЬОГО.



Патент [США № 1838044](#)

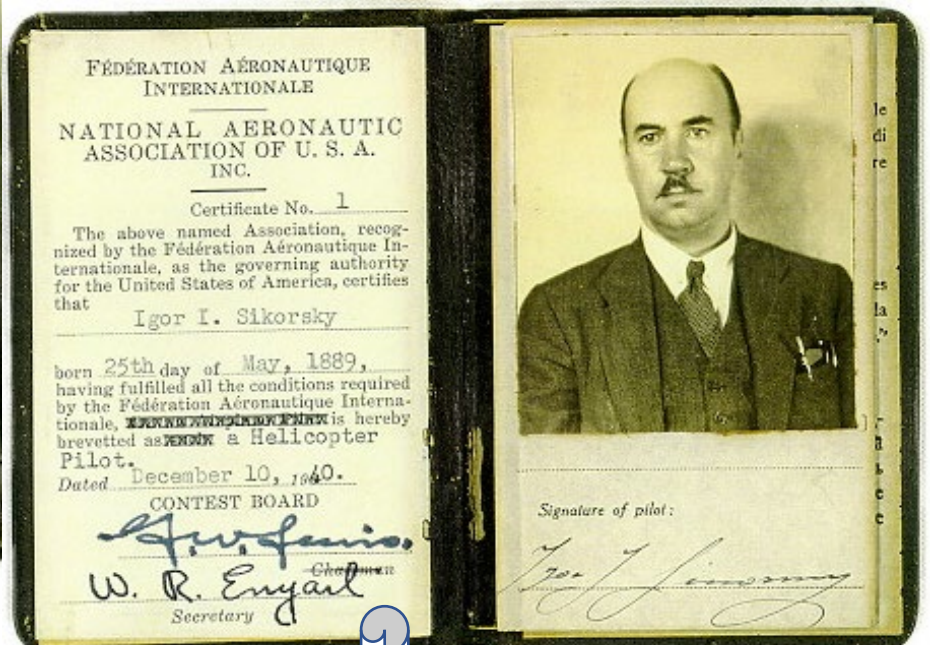
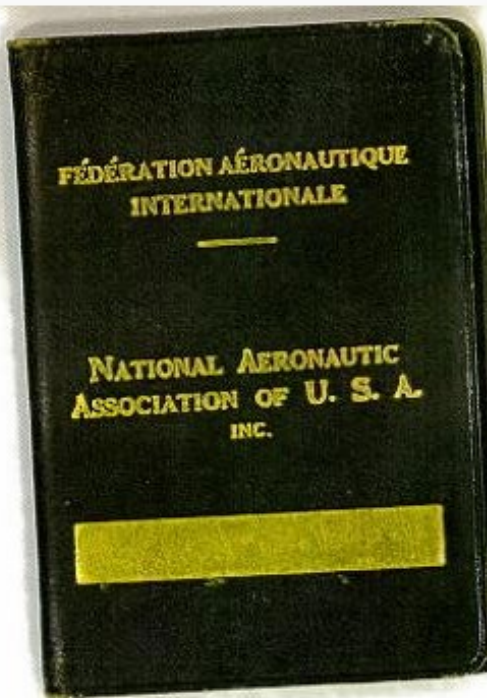
Виданий І. Сікорському
22.03.1931р.

ЛІТАЛЬНІ АПАРАТИ, ОСОБЛИ-
ВО ЛІТАКИ ТИПУ АМФІБІЯ,
ВКЛЮЧАЮЧИ ЗАСОБИ ЇХ КОН-
СТРУКЦІЇ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ.

Досягнувши успіху в будівництві літаків, Сікорський не залишав надії повернутися до своєї давньої мрії - вертольоту. Ще з початку 30-х років Сікорський одночасно з розробкою нових літаків знову почав займатися вертольотами. Якраз тоді І. Сікорський уже закінчував чорнове опрацювання конструкції свого гвинтокрила і був готовий розпочати виготовлення його експериментального зразка. Ідея створення гелікоптера, модель якого Сікорський зібрав ще юнаком у 1908 році, ніколи його не залишала. Він розумів, що схема, яку намагалися втілити у своїх розробках більшість конструкторів з різних країн, не має майбутнього.



Перший політ гелікоптера VS-300 з Сікорським за штурвалом.



Перше в світі посвідчення пілота гелікоптера, видане І. Сікорському Міжнародною авіаційною федерацією та Національною авіаційною асоціацією США за №1.

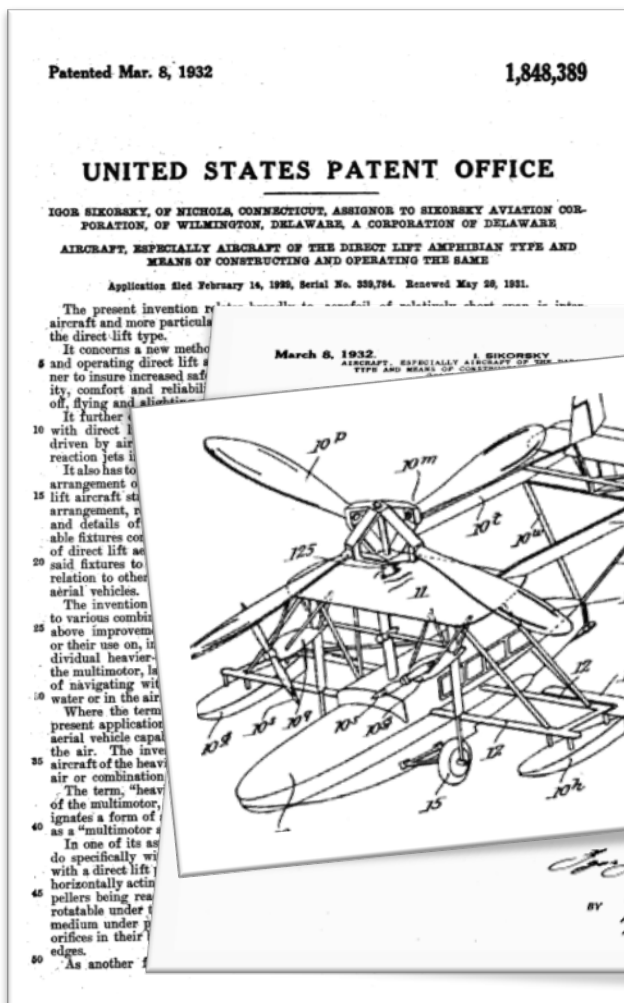
Сікорський залишався вірним одnogвинтовій схемі із хвостовим рульовим гвинтом, над якою почав працювати ще в КПІ. Фактично, це був модернізований варіант його першо-

го гелікоптера, створеного у 1909 році в Києві. Саме ця схема врешті-решт стала панівною у світовому вертольотобудуванні. Вже у вересні 1939 року конструктор сам вирішив провести випробування експериментального гвинтокрила VS-300. Сікорський отримує посвідчення пілота гелікоптера №1 від Міжнародної авіаційної федерації та Національної авіаційної асоціації США, він завжди наполягав на тому, що сам має виконувати перший випробувальний політ спроектованого ним апарату.



І. Сікорський під час випробувального польоту на гелікоптері VS-300А. 1941 рік.

14 вересня його вертоліт VS-300 злетів! Кожний політ приносив нову інформацію про те, як поводити себе в повітрі такий апарат і що ще слід зробити, аби він став надійним і безпечним. Перша розробка Сікорського «навчалася літати» кілька років. Модель чудово літала назад і вбік і не хотіла рухатися вперед - проблема була в маневрі. Сікорський лише за рік переробляв свій вертоліт 18 разів. Відтепер у нього була власна аеродинамічна теорія та досвід, яких так не вистачало йому на початку ХХ століття.



Патент [США № 1848389](#)

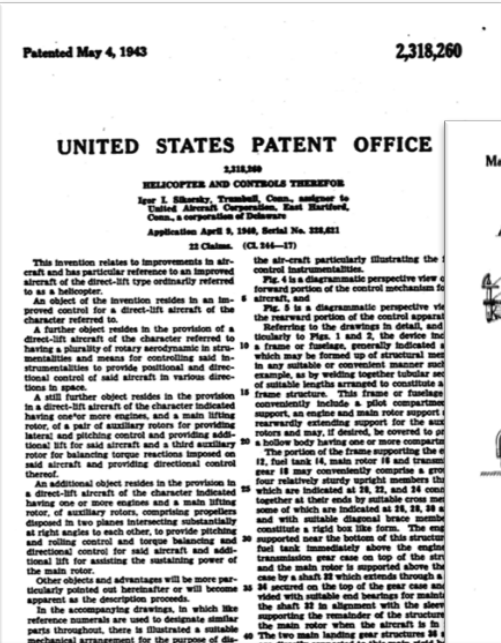
Виданий

І. Сікорському

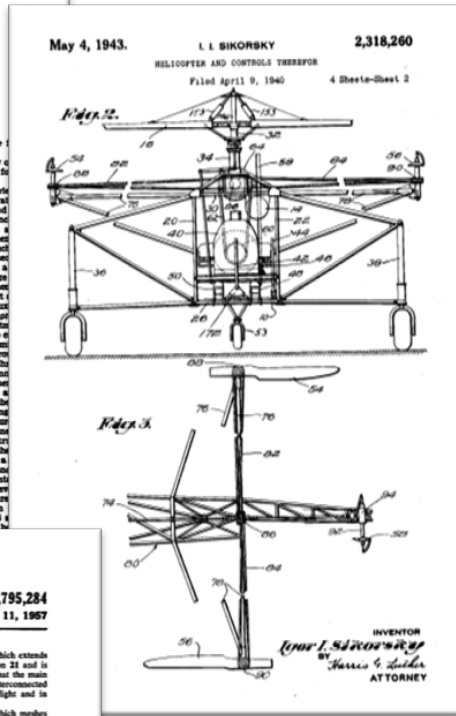
08.03.1932р.

ЛІТАЛЬНІ АПАРАТИ, ОСОБЛИВО ЛІТАКИ ТИПУ АМФІБІЙ ІЗ ПРЯМОЮ ПІДЙОМНОЮ СИЛОЮ, А ТАКОЖ ЗАСОБИ ЇХ КОНСТРУКЦІЇ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ.

Сікорський зі своїми колегами проводить дослідження та патентує ряд розробок. Тільки в Америці було запатентовано більше 65 винаходів. 17 квітня 1941 Сікорський продемонстрував перший вертоліт-амфібію. Він був створений на базі моделі VS-300, оснащеної поплавками. Це був перший в історії гелікоптер, здатний сідати і злітати з води.



Патент США № 2318260



Виданий І.Сікорському
04.05.1943р.

ГВИНТОКРИЛ ТА ЗАСОБИ
УПРАВЛІННЯ НИМ

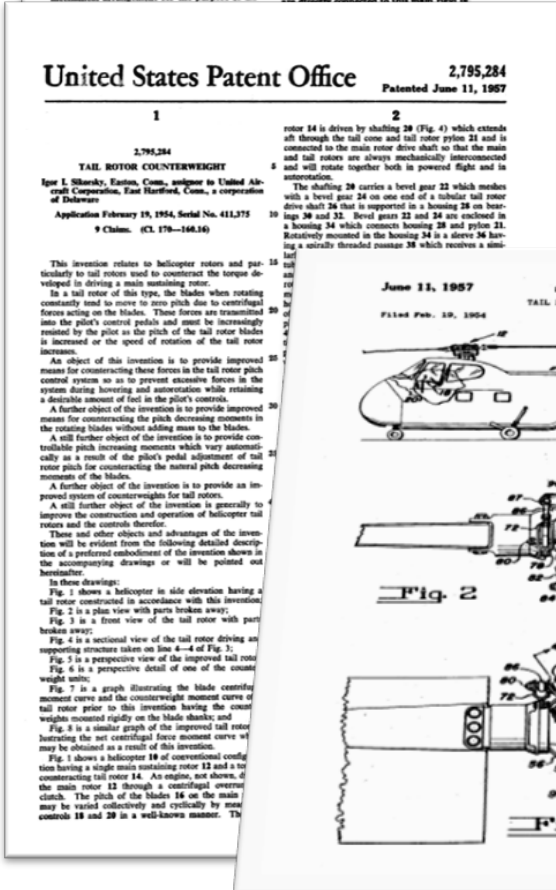
Розвідник S-47 (інше позначення - HR-4) став першим гвинтокрилом, запущеним в серійне виробництво. Головними перевагами S-47, на які пристали ВПС США, стала його технологічність виготовлення, надійність і простота управління. На озброєння він був прийнятий в 1942 році, після успішного випробування, всього лише через 14 місяців після укладення угоди про розробку.

Патент США № 2795284

Виданий І.Сікорському
11.06.1957р.

ПРОТИВАГА РУЛЬОВОГО
ГВИНТА

У процесі випробування машини було встановлено б світових рекордів. Після модернізації та обладнання гвинтокрила більш потужним двигуном, він у двох модифікаціях випускався і використовувався до кінця



війни у військових та рятувальних операціях.

Після війни у США розпочався справжній вертолітний бум. Було організовано понад 340 фірм, які взялися за розробку гвинтокрилих машин для різноманітних потреб. Однак фірма Сікорського виграє конкурентну боротьбу і стає визнаним лідером не лише американського, а й світового ринку.

Гелікоптери (вже наступного покоління) замовили армії Британії та Канади. Але не тільки арміям був необхідний вертоліт: наступну модель Сікорського - S-51 - придбають цивільні

відомства, берегова охорона, рятувальники і пошта. Особливо ефективні вони були в пошуково-рятувальних та санітарних роботах.

Це повністю відповідає погляду на цю техніку самого конструктора, який вважав вертоліт транспортним засобом, корисним у промисловості та бізнесі, проте насамперед важливим для порятунку людей у разі пожеж, повеней та інших надзвичайних подій. Саме рятування людей, а не участь у бойових діях вважав Ігор Сікорський головним завданням вертольотів. Недарма ж, за свідченням його сина Сергія Сікорського, вертольоти батька врятували понад півтора мільйона

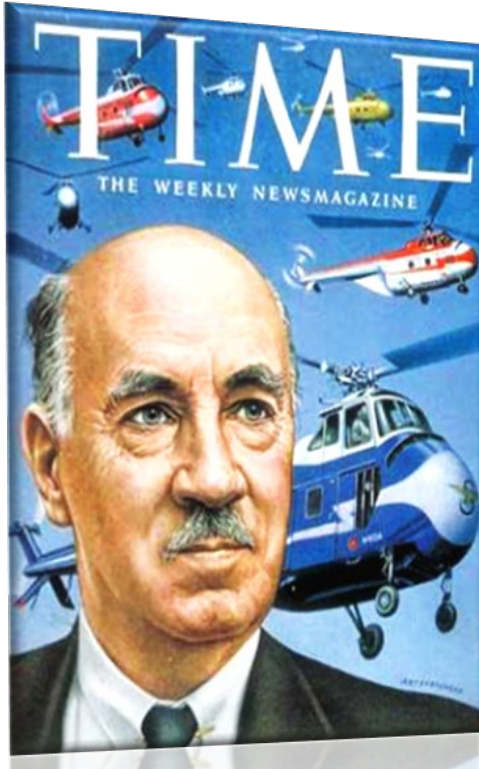


*Перша у світі пошуково-рятувальна операція на військовому гелікоптері компанії Sikorsky
9 лютого 1947р.*

людських життів. В 1946 році S-51, ліцензію на виробництво якого незабаром купила Великобританія, стає визнаним світовим вертольотом-рятувальником. На S-52 вертолітники вперше виконали фігури найвищого пілотажу, а з покупки ліцензії на S-55 почалося вертольотобудування у Франції. Величезним успіхом компанії стала розробка гелікоптера S-55, який випускався понад 12 років не лише в США, а й за ліцензіями, у Великій Британії, Франції та Японії. Саме ця машина Сікорського стала першим в історії авіації гвинтокрилом, який у 1952-му здійснив трансатлантичний переліт.

Нові машини виходили з цехів компанії практично щороку. Це були гелікоптери для різноманітних потреб: від бізнесових «повітряних мотоциклів» до найбільшого у світі вертольота з поршневіми двигунами S-56. Справжнім тріумфом стало народження 1953 року багатоцільового S-56 «Мохаве», який за всіма параметрами перевершував усе, що на

той момент існувало у справі гелікоптеробудування. На цій важкій машині було поставлено світові рекорди як за вантажопідйомністю (14,5 тонн), так і за швидкістю (209 км/год).



До 1955 року світовий авторитет Сікорського як "батька вертольотобудування" стає незаперечним. Сікорський і сьогодні залишається визнаним у всьому світі як "Містер Гелікоптер". Величезний внесок в авіацію приніс йому безліч нагород. За життя Сікорський отримав понад 80 різних відзнак, нагород та почесних звань. У США його ім'я відзначено в Національному залі слави винахідників. Але найпочеснішими він вважав медаль ASME - вищу наукову нагороду Американського товариства інженерів-механіків і медаль Джона Фріца "За науково-технічні досягнення" в галузі авіації, яку крім Сікорського мав лише знаменитий розробник першого літака, що піднявся в повітря - О. Райт.

*І. Сікорський - "Містер Гелікоптер", всесвітньо відомий батько вертольотобудування.
Обкладинка журналу «TIME» 1953 року.*

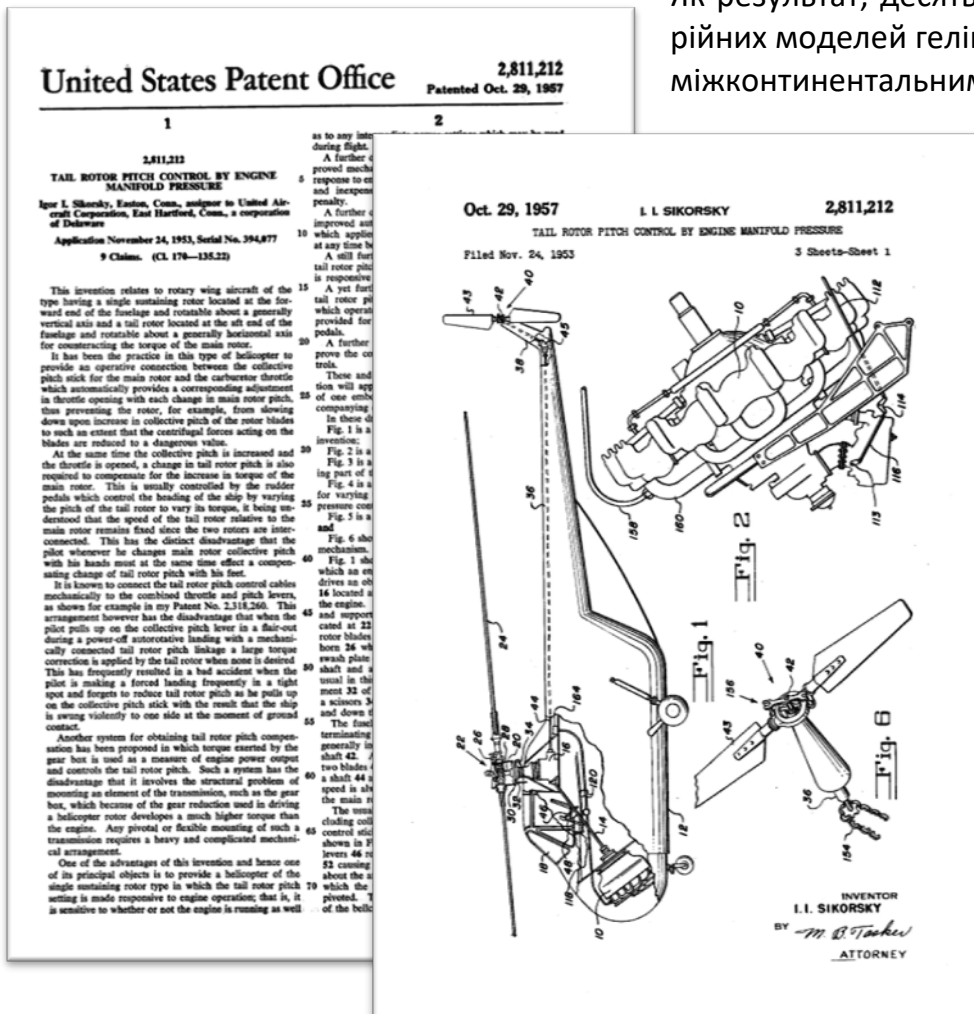
Про високу надійність і безпеку гелікоптерів Сікорського свідчить факт їхнього постійного використання як VIP-транспортних засобів не тільки президентами США, але й королівськими персонами. У 1966 році Сікорський був названий Асоціацією ВПС Людиною року. Вітаючи його з нагородою, президент Ліндон Б. Джонсон сказав: "Ваша майстерність і наполегливість розширили горизонти людського прогресу".

Але найвищою нагородою став напис на бортах найкращих і потужних гвинтокрилих машин «Sikorsky». Можливо, не випадково прізвище конструктора, яке піднімається гелікоптерами вище хмар, в англійському варіанті закінчується на «sky», що англійською означає «небо».

Останнім із вертольотів, розроблених особисто Сікорським у 1954—1955 роках, був S-58. Його численні модифікації експлуатувалися як у військових, так і в цивільних цілях майже в п'ятдесяти країнах світу. Багато цих машин використовують і донині.

У 1957 році Ігор Сікорський пішов з посади головного конструктора фірми, залишивши за собою обов'язки технічного консультанта. Корпорація Sikorsky Aircraft посіла одне з чільних місць у світовому вертольотобудуванні, яке заслужено займає й до сьогодні...

Загалом фірма Сікорського "Sikorsky Aircraft" створила 17 базових літаків та 18 вертольотів. Він першим почав будувати турбінні гелікоптери, гелікоптери-амфібії та гелікоптери-крани. Усі дослідно-експериментальні зразки апаратів, спроектованих під його керівництвом, мали своє продовження у серійному виробництві.



Як результат, десять розроблених Сікорським серійних моделей гелікоптера стали першими у світі міжконтинентальними пасажирськими лайнерами, що забезпечили регулярні рейси через Атлантичний і Тихий океани. Летальним апаратам Ігоря Сікорського належало чимало рекордів. На вертольоті S-61 вперше у світі 1967 року було здійснено переліт через Атлантику, а 1970-го – через Тихий океан із дозаправкою в повітрі.

[Патент США № 2811212](#)

Виданий І. Сікорському 29.10.1957р.

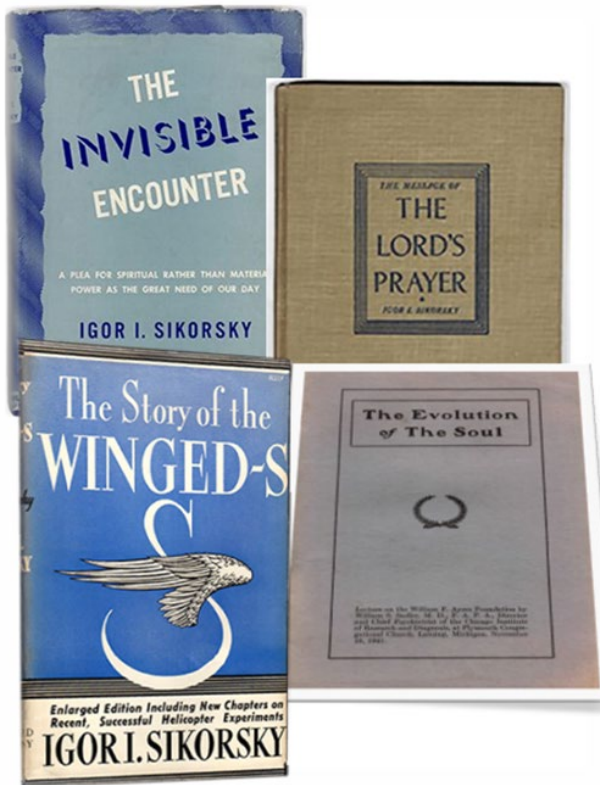
РЕГУЛЮВАННЯ КРОКУ
КЕРМОВОГО ГВИНТА
ТИСКОМ У КОЛЕКТОРІ
ДВИГУНА

Остання з його прижиттєвих конструкцій — S-67, створений у 1970 р. (коли конструктору було вже за вісімдесят), у тому ж році встановив абсолютний світовий рекорд швидкості для гелікоптерів. Не побитий, здається, і дотепер.

Підприємство Sikorsky Aircraft успішно функціонує донині, перебуваючи у складі американської військово-промислової корпорації Lockheed Martin – найбільшої у світі компанії військово-промислового комплексу.

Не можна не згадати й про громадську діяльність Ігоря Сікорського. Він брав активну участь у діяльності емігрантських організацій Америки, був одним з ініціаторів створення і деякий час навіть головою відомого благодійного фонду, що допомагав співвітчизникам за кордоном і відіграв особливу роль у житті десятків тисяч людей, яких позбавила батьківщини революція та Друга світова війна.

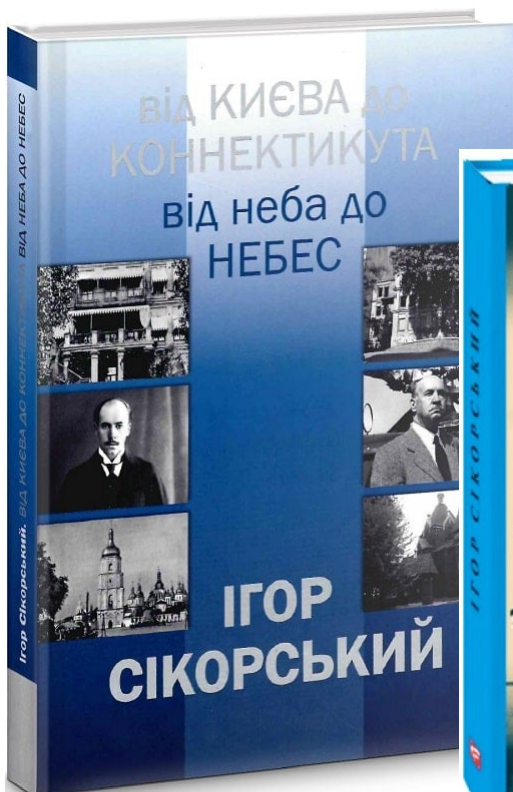
Сікорський залишив по собі не лише літаки та гелікоптери. Спадком для нащадків стала його автобіографія, яка називається "Історія крилатого С" та серйозні вдумливі богословські роботи.



Глибоко релігійна людина, Сікорський написав три книги про релігію та філософію: «Послання молитви Господньої», «Еволюція душі» та «Невидима зустріч».

Найвідоміша з цих праць – невелика книжка «Послання Господньої молитви», присвячена аналізу молитви «Отче наш», вперше була видана ще в 1941 році, потім перевидавалася ще двічі. Онук православного священника та глибокий мислитель Ігор Сікорський протягом майже двохтисячолітньої богословської традиції аналізує з сьогоднішніх позицій кожне слово Господньої молитви і розповідає сучасному читачеві про її вічну актуальність і неперехідну цінність для душі християнина. Останніми роками життя конструктор Сікорський залишив послання майбутнім поколінням у своїй «Еволюції душі». Його основна думка така: у світа, який переймається лише матеріальною стороною на шкоду духовної, немає майбутнього.

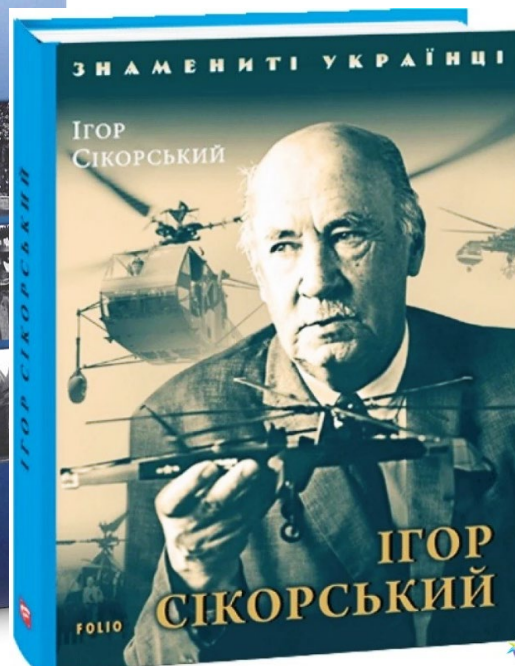
Ігор Іванович Сікорський помер легко і спокійно – уві сні — 26 жовтня 1972р. Під час похорону в небі над жалобною процесією слід від літаків утворив великий білий хрест...



Ігор Сікорський увійшов в історію як людина-геній, людина-винахідник, людина, яка жила з ідеєю зробити світ кращим.

Сьогодні ми пишаємося досягненнями нашого видатного земляка. Видано багато книжок про життя та діяльність Ігоря Сікорського.

І.Шпак ІГОР СІКОРСЬКИЙ. ВІД КИЄВА ДО КОННЕКТИКУТА. ВІД НЕБА ДО НЕБЕС. - АДЕФ - Україна, 2014. - 256с.



І.Коляда ІГОР СІКОРСЬКИЙ. Сер: ЗНАМЕНИТІ УКРАЇНЦІ. - Фолио. - 2021. - 128с.



Пам'ятник Ігорю Сікорському поблизу міжнародного аеропорту «Київ»

У 1998 році в КПІ славетному конструкторові було відкрито меморіальну дошку. Вона прикрасила корпус колишніх дослідних майстерень, в яких починав свою винахідницьку діяльність студент І.Сікорський. У будівлі тепер відкрито Державний політехнічний музей України. Найкращі студенти факультету аерокосмічних систем КПІ щорічно отримують стипендію ім. Ігоря Сікорського. Сьогодні постать Сікорського надихає все нові покоління студентів-політехніків на втілення фантастичних задумів та ідей.

14 травня 2008р. на території університету споруджений перший у світі пам'ятник геніальному авіаконструктору. Постамент прикрашає вислів І.І.Сікорського: «Знімаю капелюха перед Альма-Матер, яка підготувала мене до підкорення неба».

Того самого знаменитого «капелюха - Fedora», що зберігається в музеї Сікорського, якого він ніколи не знімав під час випробувальних польотів. За легендою, що зародилася серед

Його ім'я увіковічено у назві астероїда та кратера на Місяці, численних вулиць, викарбовано на ювілейній монеті Національного банку України. Пам'ятають його і у рідному Києві.

Є в Києві вулиця Авіаконструктора Ігоря Сікорського. Міжнародному аеропорту «Київ» було присвоєне ім'я Ігоря Сікорського. Коментуючи цю подію, син геніального конструктора Сергій Сікорський зазначив: «Я прекрасно пам'ятаю: батько пишався, що народився в Києві, і не раз це підкреслював».

Його ім'я увічнено у назві Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» та у назві одного з найвідоміших щорічних українських фестивалів інноваторів.



«Знімаю капелюха перед Альма-Матер, яка підготувала мене до підкорення неба».

пілотів морської піхоти США, капелюх став оберегом для всіх, хто хоча б на декілька секунд зміг доторкнутися до нього перед польотом. Треба зазначити, що Сікорський подбав про те, щоб капелюх був завжди доступний і забезпечував легендарний захист ...



«Наші турботи відходять на другий план порівняно з вічною цінністю людської особистості — потенційної дитини Божої, якій судилося перемогти над брехнею, болем та смертю. Ніхто не зможе відібрати у нас цей піднесений сенс життя, і це єдине, що має значення.»

