



---

---

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Игорь Иванович Сикорский впервые в мире создал гигантские многомоторные самолеты и уникальные вертолеты, поэтому его иногда называют изобретателем этого типа летающих аппаратов тяжелее воздуха. Первые почти 30 лет своей жизни он прожил на своей родине, в Российской империи, следующие 54 года жил и успешно работал в США и сделал для этой страны так много, что несколько в тени остались его замечательные достижения, которыми он обогатил Россию, — фантастические для своего времени многомоторные тяжелые самолеты. Однако за границей он прославился благодаря своим вертолетам и через пару десятилетий после первых не слишком удачных машин стал ведущим вертолетчиком мирового класса.

Рассказывая о знаменитом авиаконструкторе и об авиации вообще, трудно удержаться от пафосных выражений вроде «Как велика роль авиации в жизни современного человека!». Особенно велика в жизни современного человека — и, к сожалению, в смерти — роль военной авиации, которой в основном и занимался выдающийся русско-американский авиаконструктор Игорь Сикорский. Лучше всех об этом написал американский писатель Рей Брэдбери, и рассказ его хочется процитировать, разумеется, с некоторыми сокращениями.

Итак, рассказ «Человек в небе»:

«Император взглянул на небо.

А в небе был человек, и он смеялся на такой высоте, что его смех был едва слышен; и этот человек был одет в разноцветную бумагу и тростниковый каркас, образу-

ющий крылья и великолепный желтый хвост, и он парил высоко над землей...

И человек закричал с высоты, в прохладном утреннем воздухе:

— Я летаю, летаю!

Император Юань не шевельнулся. Он глядел на Великую Китайскую стену, только сейчас начавшую выходить из тумана среди зеленых холмов; на этого чудесного каменного змея, величаво извивающегося среди полей. На прекрасную стену, с незапамятных времен охраняющую его страну от вражеских вторжений, несчетные годы защищающую мир.

Зашуршала бумага, захрустел тростник, и летающий человек опустился на землю. Он гордо приблизился к императору и поклонился, хотя с его нарядом ему было неудобно кланяться. Император протянул свою тонкую руку, прикоснулся к разноцветной бумаге, к птичьему корпусу машины. От них пахло холодным ветром.

— Разве она не прекрасна, государь?

— Да, слишком даже прекрасна.

Император хлопнул в ладоши.

— Позвать палача, — приказал император.

— Но бывает и так, — продолжал император печально, — что человеку приходится жертвовать чем-нибудь прекрасным, дабы сохранить то прекрасное, которое у него уже есть. Я не боюсь тебя, но боюсь другого человека. Кто может сказать, что когда-нибудь такой человек не взлетит к небу в такой машине из бамбука и бумаги и не сбросит огромные каменные глыбы на Великую стену?

— Отрубить ему голову! — приказал император».

Здесь все верно, знаменитый фантаст Рей Брэдбери отлично знал, что первые управляемые летающие аппараты тяжелее воздуха появились именно в Китае. И у изобретателей аппаратов была нелегкая судьба, часто причиной их гибели была злая воля императора или президента. К счастью, Игоря Ивановича Сикорского такая судьба миновала, он «всего лишь» был вынужден покинуть родину. Первую, как теперь выражаются, малую родину — Киев, и большую, то есть страну Россию. Но обрел вторую — Америку, где его стали называть Мистер Геликоптер.

И действительно, в общественном сознании давно ут-

вердилось мнение, что Игорь Иванович Сикорский изобрел вертолет и этим прославил себя и страну своей эмиграции — Америку. Это не так, он не изобретал вертолета, хотя первые его аппараты вертикального взлета действительно были прообразами знаменитых в будущем машин. Но для развития вертолетного движения он сделал действительно очень много, и для описания его вклада в вертолетное дело надо сначала рассказать, что такое вертолет — один из видов летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Аппаратов легче и тяжелее воздуха человек придумал множество видов: воздушные шары, дирижабли, аэростаты, воздушные змеи, вертолеты, самолеты, ракеты, планеры, дельтапланы, дроны. Самыми первыми, но еще непилотируемыми аппаратами тяжелее воздуха были воздушные змеи и китайские самолетки и вертолетки из бумаги, бамбука и перьев. В китайских хрониках появление таких вертикально взлетающих аппаратов отмечено 400 годом н. э. (династия Чжоу) — именно этот год указывает и Брэдбери в своем рассказе.

Всерьез за создание вертолета взялся в эпоху Возрождения великий Леонардо да Винчи. Он спроектировал, точнее, просто нарисовал самый настоящий аппарат вертикального взлета — взлетающий винт. И подписал свой известный рисунок так: «Я полагаю, что если это устройство винта правильно изготовить, то есть если винт сделать из льняной ткани и поры ткани пропитать крахмалом, а за счет механизма придать быстрое вращательное движение винту, то это устройство поднимется в воздух».

Но какой механизм для вращательного движения винта имел в виду Леонардо да Винчи? Оказывается, этим механизмом стали бы сами пилоты его «винтолета», которые помещались бы под винтом на огромном диске и должны были бегать по кругу и раскручивать винт за специальные палки, толкая их перед собой снизу винта. Построить свой агрегат Леонардо даже не пытался, и правильно: зачем лишние разочарования?

Зато наш великий соотечественник Михаил Ломоносов через 250 лет после Леонардо предложил использовать для вертикального подъема конкретный механизм, а именно часовую пружину, и даже построил его. В этом механизме спущенная пружина раскручивала сразу два

винта (пропеллера) в противоположные стороны, и по идее вся конструкция должна была взлететь. Причем не просто так, а с конкретными целями измерения температуры и давления на значительной высоте в небе. Для этого конструкция снабжалась градусником и барометром. Она не взлетела, но на два золотника (8,5 грамма) облегчилась — вес конструкции измерялся на обычных весах. Любопытно, что Ломоносов додумался до соосной схемы с двумя винтами, вращающимися в противоположные стороны. Вот это действительно великолепная идея, и вертолеты соосной схемы сейчас успешно соперничают с вертолетами с одним несущим винтом.

Появление и развитие паровых машин надоумило изобретателей использовать их в качестве двигателей для прообраза вертолета. Первым это сделал француз д'Амекур, и получился очень даже красивый аппарат высотой с письменный стол, который хотя и не летал, но зато весело вращал винтами, крутящимися в разные стороны. Именно д'Амекур придумал первый вариант шестереночного механизма, заставляющего надеть на одну ось винты вращаться в противоположные стороны. Было это в середине XIX века, аппаратик он назвал аэронефом (то есть «винтокрыл»).

Вскоре началось бурное развитие электрических двигателей, и в 1869 году россиянин Александр Лодыгин придумал оснастить будущий вертолет электродвигателем, но это была довольно безумная идея, потому что размеры и вес тогдашних аккумуляторов были слишком велики. На электромоторе вертолеты не летают и сейчас, за исключением их моделей. Вертолет впервые поднялся в воздух, когда появился двигатель внутреннего сгорания (ДВС).

Впервые на бензиновом ДВС в 1903 году полетел самолет братьев Райт. А еще через четыре года состоялся первый в истории полет, хотя точнее было бы сказать *взлет*, вертолета. Причем у этого вертолета было целых три изобретателя: братья Жак и Луи Бреге и профессор Сорбонны, лауреат Нобелевской премии по физиологии и медицине Шарль Рише.

Это произошло осенью 1907 года. Построенный парижанами вертолет был довольно тяжел и весил около 600 килограммов, однако сейчас его следовало бы назвать

скорее моделью вертолета. Аппарат взлетел на привязи, почти как современная кордовая модель самолета, но даже этим кордом (шнуром) не управлялся в ходе своего короткого, меньше минуты, полета. Первый искусственный вертолет, или жироплан, как называли его изобретатели, имел четыре огромных винта с восемью лопастями на каждом и взлетел при этом всего на полтора метра, но очень важно, что этот полет был обеспечен работой самолетного бензинового двигателя «Антуанетт».

Как это обычно и бывает, после успешного взлета первого такого аппарата вертолетостроение стало развиваться быстрыми темпами. Уже через пару месяцев состоялся первый *пилотируемый* полет вертолета, причем в определенной степени еще и управляемый. Сделал это другой французский изобретатель Поль Корню, до того прославившийся как мастер по усовершенствованию обычных велосипедов. Этот полет тоже длился недолго, буквально полминуты, и состоялся на смехотворной высоте — полметра, однако месть Корню догадался пристроить к нижней части своего аппарата некие металлические плоскости, которые позволили ему управлять полетом.

В течение последующих нескольких лет теоретические проблемы вертолетного движения в основном были решены, несмотря на Первую мировую войну. Но еще до ее начала свои первые вертолеты построил студент Киевского политехнического института Игорь Сикорский.

## ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И. И. СИКОРСКОГО

- 1889, 25 мая (6 июня) — в Киеве в семье профессора психологии Ивана Алексеевича и Марии Стефановны Сикорских родился сын Игорь, пятый ребенок в семье.
- 1897 — поступил в Первую киевскую гимназию.
- 1903 — поступил в Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге.
- 1906 — окончил общий курс в Морском кадетском корпусе и отправился в Париж в Техническую школу Дювиньо де Ланнуа.
- 1907 — возвращается из Парижа и поступает в Киевский политехнический институт Императора Александра II.
- 1908 — вступает в Воздухоплавательный кружок этого института, в следующем году преобразованный в Киевское общество воздухоплавания.
- 1909, январь — вторая поездка в Париж, знакомство с Фердинандом Фарбером и обучение в авиационной школе. Покупка авиационных двигателей. Через три месяца возвращение домой.
- Июль — во дворе своего дома строит свой первый вертолет по соосной схеме с двигателем «Анзани».
- Осень — третья поездка в Париж. Возвращение с двумя двигателями «Анзани».
- Декабрь — постройка вместе с Федором Былинкиным аэросаней.
- 1910, весна — впервые в России взлетает в беспилотном режиме второй вертолет Игоря Сикорского.
- Апрель — построен первый пилотируемый аэроплан (биплан) БиС-1, который смог лишь на сантиметры оторваться от земли.
- 13 (26) июня — успешный полет второго аэроплана БиС-2, день рождения Сикорского как авиаконструктора.
- 1911, май — осень — первый настоящий успех Сикорского, продолжительные полеты на аэроплане С-5 с двигателем «Аргус», в том числе первый в России полет с пассажиром.
- 19 августа — получает пилотское удостоверение № 64 Российского императорского аэроклуба от имени Международной авиационной федерации.
- 29 декабря — первый мировой рекорд скорости самолета С-6 — 111 километров в час с двумя авиаторами на борту.
- 1912, март—апрель — получение Большой золотой медали на

Второй международной воздухоплавательной выставке. Там же подписан контракт на работу в качестве генерального авиаконструктора в авиационной мастерской Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ).

*Май* — переезд в Санкт-Петербург.

*30 сентября* — получен приз 30 тысяч рублей на конкурсе, устроенном Военным министерством с целью заказа большой партии самолетов.

*1913, май* — завершение сборки, испытаний и сдачи в эксплуатацию первого в мире гигантского четырехмоторного самолета «Гранд», впоследствии переименованного в «Русский Витязь».

*1914, 29 января* — первый круговой полет первого в мире пассажирского (16 человек вместе с экипажем) гигантского четырехмоторного аэроплана, тоже названного «Русский Витязь».

*10 июня* — старт знаменитого рекордного авиaperелета Санкт-Петербург — Киев — Санкт-Петербург на аэроплане «Илья Муромец-Б» с экипажем (четыре человека).

*17 июня, 28 июня* — приземление в Киеве, вылет обратно в Санкт-Петербург и завершение перелета в 2500 километров с мировым рекордом по дальности перелета.

*1 августа* — объявление Германией войны России. Начало Первой мировой войны.

*Декабрь* — создание под Варшавой эскадры «Муромцев» из двенадцати самолетов во главе с Михаилом Шидловским. Положено начало стратегической авиации.

*1915, 21 февраля* — первый боевой вылет «Ильи Муромца». Всю войну самолеты эскадры действовали весьма успешно в качестве разведчиков и бомбардировщиков.

*1916, 22 мая — 7 сентября* — эскадра успешно участвует в Брусиловском прорыве.

*1917, 23 февраля (8 марта) — 3 (6) марта* — Февральская революция. Крах Российской империи. Развал армии и экономики, забастовки на «Руссо-Балте».

*Март* — Сикорский едет в Киев, вступает в брак с Ольгой Симкович. Вскоре возвращается в Санкт-Петербург.

*Июль* — самолеты Сикорского успешно участвуют в бесславном наступлении Юго-Западного фронта.

*25 октября (7 ноября)* — Октябрьская революция. Прекращение работы «Руссо-Балта». Угроза ареста.

*1918, март* — Сикорский уезжает в Мурманск, находящийся под управлением стран Антанты.

*Апрель* — через Лондон прибывает в Париж и приступает к проектированию тяжелого бомбардировщика. Но



- вследствие окончания войны финансирование проекта прекращено.
- 1919, 2 (19) февраля — в Киеве умирает Иван Алексеевич Сикорский, отец авиаконструктора.
- 30 марта — Сикорский прибывает в Нью-Йорк.
- 20 ноября — заключен контракт на проектирование трехмоторного самолета. После разрыва контракта Сикорский зарабатывает на жизнь преподаванием.
- 1923, февраль — в Америку приезжают сестры Сикорского Ольга с его дочерью Татьяной и Елена с двумя детьми.
- 5 марта — зарегистрирована авиационная компания «Sikorsky Aero Engineering Corporation» (впоследствии «Sikorsky Aircraft») во главе с Игорем Сикорским. Начало проектирования и строительства первого самолета.
- 1924, 27 февраля — венчание Сикорского с Елизаветой Семион в православном соборе Нью-Йорка.
- 24 сентября — первый полет первого американского самолета Сикорского S-29A.
- 1926, 23 августа — первый полет самолета S-35, предназначенного для трансатлантического перелета.
- 1927, 27 мая — Чарлз Линдберг в одиночку на одномоторном моноплане совершил трансатлантический перелет. Конец эпохи бипланов.
- 1928, июль — построена чрезвычайно удачная комфортабельная полутороплан-амфибия S-38. Фирма получила множество заказов и переезжает в Стратфорд, вблизи порта Бриджпорт.
- 1929, 30 июня — компания Сикорского входит в качестве филиала в крупную корпорацию «United Aircraft and Transport» (позднее «United Aircraft»). Строится «летающая яхта» S-39.
- 1931 — построен и хорошо продавался «летающий клипер» S-40.
- 1935 — самолеты S-42 первыми проложили маршрут через Тихий океан с западного побережья США на Филиппины, в 1937 году S-42 открыли южно-тихоокеанскую трассу в Новую Зеландию.
- 1937, июль — начало коммерческой эксплуатации S-42 на линиях США — Ньюфаундленд — Англия и США — Бермуды — Азоры — Португалия.
- 13 августа — первый полет последнего, сконструированного лично Сикорским самолета S-44.
- 1939, 1 апреля — образование компании «Vought-Sikorsky Aircraft».
- 1 сентября — начало Второй мировой войны.

- 14 сентября* — поднят в воздух на привязи первый американский вертолет Сикорского VS-300.
- 1940, весна* — первые пилотируемые лично Сикорским полеты VS-300.
- 1942, 14 января* — в воздух поднят чрезвычайно удачный вертолет S-47 (армейское обозначение R-4). Зимой того же года вертолет был принят в серийное производство.
- 1943, октябрь* — доказавший преимущества одновинтовой схемы и исчерпавший свои возможности вертолет VS-300 отправлен в музей.
- 1944, 3 января* — первое использование S-47 в спасательной миссии.
- Апрель* — S-47 впервые принимает участие в боевых действиях в Бирме.
- 1946, октябрь* — первое гражданское применение вертолета S-51 — доставка грузов и людей из Чикаго в аэропорт, а также почты в Калифорнию.
- 1950, 25 июня* — начало корейской войны.
- 1950—1953* — активное и чрезвычайно успешное использование вертолетов S-51 и S-55 для спасения раненых и переброски войск в ходе корейской войны. Всего спасено около 25 тысяч человек.
- 1952, 27—31 июля* — первый в мире трансатлантический перелет на вертолете S-55 (с промежуточными посадками).
- 1953, 18 декабря* — первый полет первого для Сикорского тяжелого вертолета S-56 с одним несущим винтом и пятилопастным винтом.
- 1954, 3 марта* — первый полет боевого противолодочного вертолета S-58. Использовался также морпехами при охране перелетов президента США. Два S-58 были проданы в СССР.
- 1956, октябрь — 1957, март* — активное участие S-55 в боевых действиях во время второй арабо-израильской войны.
- 1957* — Игорь Сикорский уходит на пенсию, но продолжает полноценное участие в проектировании вертолетов.
- 1959, 5 марта* — первый полет «небесного крана» S-60 «Sky-stape», спроектированного Сикорским в домашнем кабинете. Послужил прототипом для создания летающего крана S-64.
- 1962, 9 мая* — первый полет летающего крана S-64. Отлично зарекомендовал себя во Вьетнаме, где у него не было конкурентов.
- 1965, март — 1973, 29 мая* — полномасштабное военное вмешательство США в конфликт во Вьетнаме. Активное участие во вьетнамской войне принимали вооруженные

и бронированные S-58 под наименованием «UH-34D Seahorse» («Морской конек»). Уже за первые четыре месяца боев эскадрон S-58 совершил более 15 тысяч боевых вылетов, десантировал 25 тысяч солдат и перевез 60 тысяч пассажиров.

*1967* — первый беспосадочный перелет вертолета HH-3E фирмы Сикорского через Атлантический океан при девяти дозаправках в воздухе. Старт в Нью-Йорке, приземление в Ле Бурже под Парижем. Дальность полета почти семь тысяч километров.

*1970, конец августа* — первый полет последнего спроектированного Сикорским вертолета S-67 «Blackhawk» («Черный ястреб»). На этом вертолете были установлены мировые рекорды скорости, продержавшиеся восемь лет.

*1972, 26 октября* — в возрасте 83 лет скончался Игорь Иванович Сикорский.

## ЛИТЕРАТУРА

*Брэдбери Р.* Человек в небе. М.: Молодая гвардия, 1967 (Библиотека современной фантастики. Т. 25).

*Гальперин Ю. М.* Воздушный казак Вердена. М.: Молодая гвардия, 1990.

*Головкин Н.* Настоящий «Илья Муромец»: К 120-летию Игоря Сикорского // [http://ricolor.org/history/eng/avia/13\\_08\\_09/](http://ricolor.org/history/eng/avia/13_08_09/)

Искры. 1914. 29 июня.

Искры. 1914. № 25.

Исторический архив И. И. Сикорского // [www.sikorskyarchives.com](http://www.sikorskyarchives.com)

*Катышев Г. И., Михеев В. Р.* Крылья Сикорского. М.: Воениздат, 1992.

*Маркусь Д.* Игорь Сикорский: «Мой род — чисто украинского происхождения» // Наше життя. 2009. Т. 66. № 6.

*Михеев В. Р.* Неизвестный Сикорский: «Бог» вертолетов. М.: ЭКСМО, 2010.

*Нехамкин И.* Игорь Сикорский: Воплощение мечты // Вестник. 2002. 14 февраля.

*Новик М.* Марсель Пля: Чернокожий герой России // Загадки истории. 2019. № 21. Май.

*Саукке М. Б.* Неизвестный Туполев. М.: Русские Витязи, 2006.

*Сикорский И. А.* Экспертиза по делу об убийстве Андруши Ющинского // [http://www.uhlib.ru/nauchnaja\\_literatura\\_prochee/\\_russkaja\\_gasovaja\\_teorija\\_do\\_1917\\_goda\\_tom\\_1/p13.php](http://www.uhlib.ru/nauchnaja_literatura_prochee/_russkaja_gasovaja_teorija_do_1917_goda_tom_1/p13.php)

*Сикорский И. И.* Послание Молитвы Господней /Пер. с англ. К. Глинки // Лебедь. № 299.

*Чемакин А.* Мы — русские, и Киев — наш: К столетию со дня смерти профессора Сикорского // [ukraina.ru](http://ukraina.ru).

*Шаэров В.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. М.: Машиностроение, 1978.

## СОДЕРЖАНИЕ

|   |     |
|---|-----|
| Предисловие .....   | 5   |
| <i>Глава 1.</i> Появление героя .....   | 10  |
| <i>Глава 2.</i> Отец знаменитого сына .....                                   | 12  |
| <i>Глава 3.</i> Годы ученичества .....  | 25  |
| <i>Глава 4.</i> Первые вертолеты и самолеты .....                             | 31  |
| От С-3 к удачному С-5 .....   | 41  |
| <i>Глава 5.</i> Самолеты на войне .....                                       | 48  |
| <i>Глава 6.</i> Его лучшие самолеты .....                                     | 50  |
| Многомоторные самолеты Сикорского .....                                       | 55  |
| <i>Глава 7.</i> Первая война Сикорского .....                                 | 67  |
| <i>Глава 8.</i> Отъезд навсегда .....   | 86  |
| <i>Глава 9.</i> Первые самолеты в Америке .....                               | 96  |
| Второй брак .....   | 107 |
| Перелет из Америки в Европу и наоборот .....                                  | 111 |
| От лучших в мире амфибий — к вертолетам .....                                 | 113 |
| <i>Глава 10.</i> Вторая война и вертолеты .....                               | 118 |
| Автомат перекося Юрьева, автожир, винтокрыл,<br>конвертоплан и турболет ..... | 123 |
| Счастливая федора .....   | 130 |
| Первые и последние полеты VS-300 .....  | 131 |
| Вторая мировая война .....  | 134 |
| Вертолеты Сикорского на Второй мировой войне ..                               | 136 |
| <i>Глава 11.</i> Третья война .....   | 141 |
| <i>Глава 12.</i> На гражданке .....   | 149 |
| Советские вертолеты и следующие<br>вертолеты Сикорского .....                 | 150 |
| Новшества и неожиданности .....   | 152 |
| <i>Глава 13.</i> Четвертая война .....  | 159 |
| Вьетнамская война .....   | 160 |
| <i>Глава 14.</i> Последние машины .....                                       | 167 |
| <i>Глава 15.</i> Сикорский и Россия .....                                     | 173 |
| <i>Глава 16.</i> Другие конструкторы и схемы .....                            | 177 |
| Свой соосный вертолет .....   | 189 |
| <i>Глава 17.</i> Семья и друзья .....   | 190 |
| Сын — продолжатель дела отца<br>и другие члены семьи .....                    | 193 |
| <i>Глава 18.</i> Вторая страсть .....   | 195 |
| <i>Глава 19.</i> Самолеты «Sikorsky Aircraft» и других фирм ..                | 198 |
| <i>Глава 20.</i> Русский или украинец? Или американец? ....                   | 204 |

|   |     |
|---|-----|
| <i>Глава 21. Память и признание</i> .....                           | 208 |
| Почести и награды .....   | 211 |
| Письма президентов и знаменитостей .....                            | 221 |
| Увековечивание памяти Игоря Сикорского .....                        | 224 |
| <br>  |     |
| Приложения .....  | 227 |
| Приложение 1. Прогнозы и перспективы<br>вертолетной индустрии ..... | 227 |
| Приложение 2. Работы Игоря Сикорского .....                         | 230 |
| <br>  |     |
| Основные даты жизни<br>и деятельности И. И. Сикорского .....        | 232 |
| Литература .....  | 237 |