# Игорь Иванович Сикорский

Реферат выполнил: ученик 311 группы АНИЩЕНКО Сергей Александрович

Мариупольский городской технический лицей

г. Мариуполь

2002 г.

**Введение**

Наш соотечественник и земляк, один из крупнейших авиаконструкторов XX века., Игорь Иванович Сикорский на глазах одного поколения прожил несколько удивительных жизней и в каждой был по-своему велик. С его именем связаны разные и притом неожиданные достижения конструкторской мысли, всякий раз выводившие мировую авиацию на новый уровень.

Первые полеты российских аэропланов, первые оригинальные конструкции многомоторных тяжелых самолетов, первые «летающие лодки» и амфибии, вертолеты классической одновинтовой схемы и еще многое другое стало возможным благодаря таланту Сикорского.

После революции он с болью в сердце покинул Россию. Значительная часть того, что он сделал, послужила пользе и славе США. Существующая там и по сию пору фирма Сикорского считается ведущим производителем вертолетов.

Выдающийся русский авиаконструктор, основоположник тяжелой авиации и изобретатель вертолета был верующим православным человеком и до конца своих дней придерживался монархических взглядов.

Сикорский всю жизнь морально и материально поддерживал своих земляков, оказавшихся в эмиграции, он был и остается в наших глазах настоящим  патриотом России.

**1. Призвание юного гения**

**1.1 Родительское воспитание**

Он появился на свет 25 мая (6 июня) 1889 г. в Киеве и стал пятым ребенком в семье доктора медицины, профессора Университета им. Св. Владимира Ивана Алексеевича Сикорского. Старший Сикорский, получивший мировую известность благодаря многочисленным трудам по психиатрии, всеобщей психологии и нервно-психиатрической гигиене, оказался замешанным в скандальном "деле Бейлиса". В 1913 г. в Киеве расследовалось странное убийство мальчика. Власти обратились за помощью к Ивану Алексеевичу как психиатру. Тот скрупулезно изучил все обстоятельства и решился предположить, что это ритуальное убийство. Последствия известны - волна антисемитизма и бурная реакция на это русской интеллигенции. Старший Сикорский заболел и больше уже не вернулся в университет.

Игорь Иванович к тому времени был сложившимся человеком, ему было 24 года, и все его душевные силы были направлены на создание первого в мире многомоторного самолета. Отец воспитывал его по собственной методике и передал ему преданность Церкви, Престолу и Отечеству, помог развить непоколебимую волю и уникальное упорство в достижении цели.

Мать будущего авиаконструктора, Мария Стефановна (в девичестве Темрюк-Черкасова), имевшая, как и отец, медицинское образование, привила маленькому Игорю любовь к музыке, литературе и искусству. Это от нее впервые услышал он о проектах летательных аппаратов великого Леонардо да Винчи. Любимой книгой стал роман Жюля Верна "Робур-завоеватель", где рассказывалось о гигантском воздушном корабле - прообразе вертолета. Полет на воздушном корабле однажды приснился ему и стал мечтой всей жизни.

**1.2 Образование будущего авиастроителя.**

Игорь Иванович начал учиться в 1-й Киевской гимназии, но вскоре пожелал пойти по стопам старшего брата и поступил в Морской кадетский корпус в Петербурге. Ему нравилась среда морских офицеров, здесь он нашел настоящих друзей. Однако с каждым годом он все яснее осознавал свое истинное призвание. По окончании общеобразовательных классов он покидает корпус с целью поступить в высшее техническое заведение и стать инженером. Но шел 1906 год, российские учебные заведения переживали последствия революционных событий и фактически не работали. Чтобы не терять времени, молодой Сикорский уезжает учиться в Париж, в Техническую школу Дювиньо де Лано.

Через год он возвращается и поступает в Киевский политехнический институт. Однако его так захватывает идея построить летательный аппарат, что он забывает об учебе. Диплом инженера он получает в 1914 г. "Honoris Causa" в Петербургском политехническом институте за создание многомоторных воздушных кораблей.

Как и многие другие пионеры авиации, Сикорский начинал с летающих моделей. Первую свою модель он построил еще в двенадцатилетнем возрaсте. Это был вертолет - его уже тогда заинтересовали вертикально взлетающие аппараты. В 1908 - 1909 гг. он консультируется у ведущих отечественных и зарубежных специалистов, посещает Францию и Германию, покупает двигатель и необходимые части конструкции. А в июле 1909 года во дворе своего киевского дома двадцатилетний студент завершает сборку первого в России вертолета, доведенного до стадии натурных испытаний. Однако подъемная сила его была еще недостаточна. Ранней весной следующего года Сикорский строит по той же схеме второй вертолет. Этот винтокрылый аппарат оказался способен поднимать свой вес. Одновременно Сикорский удачно экспериментирует с аэросанями собственной конструкции. На них, как и на вертолетах, он учится проектировать и строить воздушные винты, а затем направляет всю свою энергию на создание более перспективных в то время машин - самолетов.

Вместе с другим студентом Киевского политехнического института Ф.И.Былинкиным на Куреневском аэродроме в Киеве Сикорский сооружает сарай-мастерскую, где появляется на свет их первый самолет - маленький двухстоечный биплан БиС-1. Увы, мощности двигателя не хватало для взлета, он мог только подпрыгивать. Сикорскому удалось впервые подняться в воздух только 3 июня 1910 г. на другой машине - БиС-2 (С-2). Капризные двигатели "Анзани" не позволили этому самолету, как и последовавшим за ним модификациям, стать по-настоящему пилотируемыми машинами. Но молодой конструктор не терял надежды. Семья поддерживала его во всех начинаниях.

Успех пришел, когда весной 1911 г. был построен пятый самолет Сикорского - С-5, который превосходил предшествующие по размерам, мощности и надежности силовой установки. На этом биплане Сикорский сдал экзамен на звание пилота, установил четыре всероссийских рекорда, совершил показательные полеты и даже покатал пассажиров. В начале сентября 1911 г. происходили военные маневры. Талантливый молодой конструктор принял в них участие и продемонстрировал превосходство своего самолета над машинами иностранных марок. Примерно в это же время он построил в собственной мастерской несколько легких самолетов по заказам своих друзей - киевских студентов. Ему нравилось быть не только конструктором и неизменным испытателем своих самолетов, но и обучающим летчиком. Газеты и журналы заговорили об авиамастерских и летной школе киевского студента, его называли "русским Фарманом".

В том же 1911 г. Сикорский разработал свой шестой самолет (С-6) с более мощным двигателем и трехместной кабиной. На нем он установил мировой рекорд скорости в полете с двумя пассажирами. Работая над улучшением аэродинамических характеристик этой модели, конструктор построил небольшую аэродинамическую лабораторию. Модернизированный самолет С-6А заслужил Большую золотую медаль Московской воздухоплавательной выставки в апреле 1912 г., а незадолго до этого Русское техническое общество наградило Сикорского Почетной медалью «за полезные труды по воздухоплаванию и за самостоятельную разработку аэроплана своей системы, давшей прекрасные результаты».

**2. Карьера И.И.Сикорского**

Недоучившийся студент получил сразу два весьма лестных предложения из Петербурга: во-первых, его приглашали на должность главного инженера учреждаемой военно-морской авиации; во-вторых, - на должность конструктора только что образованного воздухоплавательного отделения акционерного общества «Русско-Балтийский Вагонный Завод» (РБВЗ). Он принял оба и переехал с группой ближайших сотрудников из Киева в столицу империи.

Благодаря такому стечению обстоятельств Сикорскому удалось внести большой вклад в создание особого рода войск - авиации русского военно-морского флота, и он по праву может считаться одним из его основателей. Однако, прослужив всего год, он уволился с флотской службы, отдав себя полностью работе на РБВЗ. С лета 1912 г. он стал на этом заводе и главным конструктором, и управляющим. Большое влияние на судьбу Игоря Ивановича оказал выдающийся организатор отечественного машиностроения, председатель правления РБВЗ М.В.Шидловский. Он сделал ставку на двадцатитрехлетнего студента и не ошибся. На РБВЗ один за другим появляются новые самолеты Сикорского - бипланы и монопланы, - которые вызывают неизменное восхищение как у широкой публики, так и у специалистов и приносят России славу одной из ведущих авиационных держав.

Создание каждого самолета означало важный рывок вперед. В течение только 1912 и 1913 гг. благодаря таланту и труду Сикорского в России появились: первый гидросамолет; первый самолет, проданный за рубеж; первый специально спроектированный учебный самолет; первый серийный самолет; первый самолет монококовой конструкции; первый пилотажный самолет и т.д. Три самолета конструкции Сикорского вышли победителями на международных конкурсах военных аэропланов, доказав в упорной борьбе свои преимущества перед новейшими иностранными самолетами. Разведчик С-10 имел полтора десятка модификаций, которые к началу первой мировой войны составляли основу морской авиации Балтийского флота. Маневренный С-12 также строился серийно и затем успешно применялся на фронте. Одновременно на заводе было налажено лицензионное производство некоторых типов иностранных самолетов. Таким образом, Сикорский по-праву может быть причислен к основателям отечественной авиационной промышленности.

**2.1. «Русский витязь» и «Илья Муромец»**

На российской земле Сикорскому было суждено дать жизнь одному из самых своих величайших творений. Еще в 1911 г., после вынужденной посадки, едва не стоившей ему жизни, Игорь Иванович задумался о путях повышения надежности самолетов и направлениях их дальнейшего развития. К середине следующего года им была уже досконально разработана концепция перспективного самолета, специально предназначенного для эксплуатации на бескрайних российских просторах в условиях нашего тяжелого климата.

В соответствии с этой концепцией аппарат проектировался многомоторным, с экипажем из нескольких человек, был предусмотрен и доступ к основным частям конструкции для ремонта в воздухе. Возможность такого гигантского самолета отвергалась в то время большинством авиационных авторитетов. Тем не менее председатель правления РБВЗ поддержал своего двадцатитрехлетнего главного конструктора. И в марте 1913 г. был построен первый в мире четырехмоторный воздушный гигант.

Сначала он получил название С-9 "Гранд", а после некоторых доработок - "Русский витязь". Молва о воздушном гиганте покатилась по России. В Европе удивлялись и не верили. Император Николай выразил желание осмотреть его. Самолет перегнали в Красное Село, царь поднялся на борт. Вскоре Сикорскому передали от него памятный подарок - золотые часы. Самолет, превосходивший по размерам и взлетному весу все до сих пор построенные, положил начало новому направлению в авиации - тяжелому самолетостроению. Он стал прообразом всех последующих пассажирских авиалайнеров, тяжелых бомбардировщиков и транспортных самолетов.

Создание многомоторных самолетов-гигантов принесло Сикорскому мировую славу. Он стал национальным героем России. Машины, аналогичные "Русскому витязю", появились за рубежом только через несколько лет. Дальнейшее развитие конструкции "Русского витязя" - четырехмоторный "Илья Муромец". Он поднялся в воздух уже в декабре того же 1913 г. Переставленный на поплавки, он оставался до 1917 г. самым большим гидросамолетом на свете. На РБВЗ впервые в мире началось серийное производство воздушных гигантов.

В годы первой мировой войны "Муромцы" эффективно использовались в качестве тяжелых бомбардировщиков и дальних разведчиков. Из них была сформирована "Эскадра воздушных кораблей" - первое соединение стратегической авиации. Сикорский сам участвовал в организации эскадры, готовил экипажи и отрабатывал тактику их боевого применения. Он проводил много времени на фронте, наблюдая свои самолеты в действии, и вносил необходимые изменения в их конструкцию. Всего было построено 85 "Муромцев" шести основных типов. Каждый тип имел ряд модификаций.

Помимо тяжелых бомбардировщиков, Сикорский создал в 1914 - 1917 гг. легкие истребители, морской разведчик, легкий разведчик-истребитель, двухмоторный истребитель-бомбардировщик и штурмовик, т.е. практически полный парк самолетов всех типов, использовавшихся в мировой войне. Кроме того, под руководством Игоря Ивановича разрабатывались и серийно строились авиационные двигатели, оборудование и вооружение, возводились новые заводы для их производства. Формировалась могучая многопрофильная отечественная авиационная промышленность. Всего в России в 1909 - 1917 гг. Сикорским было создано два с половиной десятка базовых моделей самолетов (не считая их модификаций и совместных разработок), два вертолета, трое аэросаней и один авиадвигатель.

Правительство ценило человека, умножавшего мощь и славу страны. В 25 лет Сикорский стал кавалером ордена Св.Владимира IV степени, равного по значению ордену Св.Георгия, но в гражданской сфере. К 28 годам он уже был национальным героем. Но все это не вскружило ему голову. Он был полон творческих планов и далек от мирской суеты.

**2.2. Эмиграция**

Революция круто изменила судьбу знаменитого конструктора. С середины 1917 г. все работы на РБВЗ практически остановились. Ни один из самолетов новой конструкции (С-21 - С-27) не был достроен. Производство лихорадили митинги и забастовки. Солдаты на фронте и рабочие в тылу начали расправляться с неугодными им офицерами и инженерами. Сикорский был известен своей преданностью престолу. Ему угрожали и раньше. Но с приходом к власти большевиков улетучились последние надежды на восстановление прежних порядков. В начале 1918 года один из его бывших сотрудников, работавший на большевиков, пришел к нему ночью домой, и сказал: «Положение очень опасное. Я видел приказ о вашем расстреле». Это было время красного террора, когда расстреливали на месте, без суда. А Сикорский представлял для коммунистов двойную опасность: как друг царя и как очень популярный человек. Его знал весь Петроград, многие смотрели на него как на героя. Сам царь, Николай II приезжал на аэродром в Царское Село посмотреть, как летает молодой русский летчик.

Оставив молодую жену и только что родившуюся дочку Татьяну на попечении родных, Сикорский вынужден отплыть в марте 1918 г. из Мурманска за границу, чтобы продолжить свои работы во Франции, куда его пригласило французское правительство.

Однако Первая мировая война окончилась раньше, чем Сикорский успел построить французский вариант "Ильи Муромца". Во Франции работы больше не было.В 1919 г. Игорь Иванович принимает решение переехать в США, где, как он считал, существует больше перспектив для тяжелого самолетостроения.

Тем не менее, за океаном, как и в послевоенной Европе, авиапромышленность стремительно сокращалась. Сикорский, прибыв-ший в Нью-Йорк, оказался без средств к существованию и был вынужден работать учителем вечерней школы. В 1923 г. ему удалось сколотить компанию русских эмигрантов, причастных к авиации, - инженеров, рабочих и летчиков. Они составили костяк учрежденной в Нью-Йорке маленькой самолетостроительной фирмы «Сикорский Аэроинжениринг Корпорейшн». Жизнь как-то налаживалась. Из СССР приехали две сестры и дочка. Жена эмигрировать отказалась, и Игорь Иванович вступил во второй брак с Елизаветой Алексеевной Семеновой. Брак был счастливый. Один за другим появились четыре сына: Сергей, Николай, Игорь и Георгий.

Первый построенный в эмиграции самолет Сикорского S-29 был собран в 1924 г. в помещении курятника, принадлежавшем одному из основоположников русской корабельной авиации В.В.Утгофу. Помощь «русской фирме» оказали многие наши эмигранты. Этот двухмоторный биплан стал самым крупным в Америке и одним из лучших в своем классе. Он сразу получил мировую известность, что послужило неприятным сюрпризом для большевиков, не ожидавших нового успеха от ненавистного им «царского крестника и черносотенца». «Авиационная белогвардейщина» - так отозвалась советская пресса на сообщения о возникновении в США «русской фирмы». Имя Сикорского было предано политической анафеме.

Но шли 20-е годы. Время тяжелых транспортных самолетов тогда еще не наступило - спроса на них почти не было. Сикорскому пришлось переключиться на легкую авиацию. Сначала появился одномоторный разведчик, затем одномоторный пассажирский, авиетка и двухмоторная амфибия. Все самолеты (S-31 - S-34) удалось продать, однако опыт показал, что американский самолетный рынок уже хорошо обеспечен легкими машинами.

Для развития фирмы требовалось создать машину, пользующуюся широким спросом. Ею стала десятиместная двухмоторная амфибия. Газеты писали, что амфибия S-38 «произвела переворот в авиации», что она летала, приземлялась и приводнялась там, «где раньше бывали только индейские пироги да лодки охотников». О надежности и безопасности амфибии ходили легенды.

**2.3. «Сикорски Авиэйшн».**

«Русская фирма» Сикорского, переименованная в «Сикорский Авиэйшн Корпорейшн», получила очень много заказов и надежно «встала на крыло». Фирма перебралась из Лонг Айленда, где арендовала помещения, на собственный завод в Стратфорд, близ Бриджпорта (штат Коннектикут). В июне 1929 г. ее приняли в мощную корпорацию «Юнайтед Эйркрафт энд Транспорт» (ныне «Юнайтед Текнолоджиз»), в составе которой она существует и сегодня. Потеряв самостоятельность, фирма Сикорского получила накануне великой депрессии надежное экономическое обеспечение. Интересно заметить, что в 1929 г. на трех из пяти самолетостроительных фирм, входивших в корпорацию («Сикорский», «Хамильтон» и «Чанс-Воут»), главными конструкторами работали «белоэмигранты».

«Сикорский Авиэйшн» быстро набирала силу, увеличивался ее штат. Основной ее творческий костяк по-прежнему составляли эмигранты из России. Надежной опорой Сикорского, его первым помощником и заместителем был выдающийся конструктор и ученый, аэродинамик Михаил Евгеньевич Глухарев. Талантливым конструктором и организатором был и его младший брат Сергей. Кроме братьев Глухаревых рядом с Сикорским прошли всю эмигрантскую жизнь талантливые инженеры Михаил Бьювид, Борис Лабенский и Николай Гладкевич. Про своих ближайших друзей и сподвижников главный конструктор говорил: «Они готовы умереть за меня, так же как я за них». Долгое время шеф-пилотом фирмы работал легендарный летчик Борис Васильевич Сергиевский. Руководителями различных служб были Вячеслав Кудрявцев, барон Николай Соловьев, Георгий Мейрер, Владимир Бари, Леонид Лапин и многие другие известные в Америке и за ее пределами инженеры и организаторы производства.

«Русская фирма» Сикорского стала Меккой для эмигрантов. Здесь нашли работу и получили специальность многие выходцы из бывшей Российской империи, ранее к авиации отношения не имевшие. Кадровые офицеры флота, такие как С.де Боссет, В.Качинский и В. Офенберг, потрудившись рабочими и чертежниками, возглавили различные подразделения фирмы. Простым рабочим на фирме был адмирал Б.А.Блохин. Известный историограф белого движения, казачий генерал С.В.Денисов готовил свои исторические исследования, работая на «Сикорский Корпорейшн» ночным сторожем. Некоторые из русских эмигрантов впоследствии покинули фирму и прославили свои имена на других предприятиях и в других областях. Из фирмы Сикорского вышли известные авиационные ученые - преподаватели американских вузов Н.А.Александров, В.Н.Гарцев, А.А.Никольский, И.А.Сикорский и др. Барон Соловьев создал на Лонг Айленде собственную авиационную фирму. Сергиевский основал в Нью-Йорке компанию по конструированию вертолетов. Мейрер организовал производство на другой «русской» самолетостроительной фирме «Северский». В.В.Утгоф стал одним из организаторов авиации береговой охраны США. Первый священник заводской церкви отец С.И.Антонюк получил пост архиепископа Западной Канады. Руководитель макетного цеха фирмы Сергей Бобылев основал крупную строительную фирму. Кавалерийский генерал К.К.Агоев организовал в Стратфорде известную на всю Америку конюшню племенных скакунов.

**2.4. Амфибии Сикорского**

Сикорский создал удачные серийные амфибии: пятиместную «летающую яхту», шестнадцатиместную амфибию и сорокапятиместный «воздушный клипер» S-40. Четырехмоторные самолеты этого типа стали первыми серийными тяжелыми пассажирскими авиалайнерами, которые эксплуатировались на регулярных авиалиниях большой протяженности. При испытаниях первого «клипера», Сикорский, пройдя в пассажирский салон, неожиданно обнаружил, что наяву видит полное повторение того сна, который приснился ему в детстве. Сон сбылся через 30 лет!

На амфибиях и «летающих лодках» Сикорского произошло становление всемирно известной авиакомпании «Пан Америкэн». Она же и заказала авиаконструктору многомоторные пассажирские авиалайнеры, предназначенные для регулярных трансокеанских перевозок. Первая элегантная «летающая лодка» S-42 поступила в 1934 г. на пассажирскую линию, связывающую оба материка Америки, вторая в 1935 г. открыла рейсы через Тихий Океан. В 1937 г. на серийных самолетах этого типа начались и первые пассажирские перевозки через Атлантику. Так «летающая лодка» Сикорского стала первым самолетом, надежно соединившим континенты. На основе четырехмоторной S-42 конструктор создал двухмоторную амфибию меньшего размера, широко эксплуатировавшуюся в разных частях света и приобретенную многими странами, в том числе и Советским Союзом. Закупленная «белоэмигрантская» амфибия даже снималась в знаменитом кинофильме «Волга-Волга», символизируя успехи социалистического строительства.

Последним самолетом Сикорского стала большая четырехмоторная «летающая лодка» S-44, созданная в 1937 г. Она была вполне хорошим самолетом, но время «воздушных клиперов» безвозвратно прошло, гигантская амфибия S-45 так и осталась в проекте. Заказы на лодки и амфибии стремительно падали. Правление «Юнайтед Эйркрафт» даже приняло решение слить фирму «Сикорский» с фирмой «Чанс Воут». Чтобы восстановить самостоятельность, пятидесятилетнему конструктору пришлось срочно «менять жанр», искать более перспективную нишу. И здесь ему вновь, как и раньше, помогла поддержка старых соратников, русских эмигрантов. Они отвергли, казалось бы, заманчивые приглашения вернуться на родину, в Советскую Россию, и приступили в 1938 г. к разработке принципиально нового и в то время еще никому не ведомого летательного аппарата - вертолета. Великий конструктор в третий раз начинал свою творческую карьеру практически с нуля, на задворках объединенного завода «Воут-Сикорский». Впереди его ждала новая слава, возможно, превосходящая все ранее им достигнутое.

**2.5. Вертолеты Сикорского**

Первый экспериментальный вертолет Сикорского поднялся в воздух под его управлением 14 сентября 1939 г. Он имел одновинтовую схему с автоматом перекоса и хвостовым рулевым винтом. В настоящее время эта схема стала классической, по ней построено свыше 90% вертолетов всего мира, но тогда большинство авиаконструкторов считало ее бесперспективной.

После двух лет напряженных испытаний и доводки экспериментального аппарата, в 1942 г., был создан опытный двухместный вертолет S-47 (R-4), поступивший вскоре в серийное производство. Он был единственным вертолетом стран антигитлеровской коалиции, применявшимся на фронтах второй мировой войны. Акции Сикорского вновь пошли в гору. Правление «Юнайтед Эйркрафт» восстановило самостоятельность фирмы «Сикорский Эйркрафт», которая вскоре получила новую собственную производственную базу в Бриджпорте. Эта база оставалась основным центром фирмы Сикорского вплоть до 1955 г., когда в связи с большим ростом заказов был построен новый завод в Стратфорде, куда Сикорский и вернул свою резиденцию.

Со временем появились более совершенные легкие вертолеты Сикорского. Особенно большой успех выпал на долю послевоенного S-51. Он широко применялся во многих государствах как в боевых, так и гражданских целях, выдержал напряженную конкуренцию с летательными аппаратами других вертолетостроительных фирм. Особенно отличился этот вертолет в операциях по спасению человеческих жизней. Именно такое назначение Сикорский считал главным для вертолета. С приобретения лицензии на S-51 началось серийное вертолетостроение в Великобритании. Легкий S-52 стал первым в мире вертолетом, выполнившим фигуры высшего пилотажа.

Как и ранее в самолетостроении, наибольший успех ждал Сикорского на поприще создания тяжелых машин. Здесь ему не было равных. В противоположность бытовавшему в то время мнению он построил по классической одновинтовой схеме в 1949 г. 3,5-тонный, а в 1953 г. – 14-тонный вертолеты, доказав возможность использования такой схемы для вертолетов любого весового класса. Гениально изменяя компановку, Сикорский создавал на редкость удачные для своего времени транспортные вертолеты. С лицензии на S-55 началось серийное вертолетостроение Франции. Косвенным путем повлиял Сикорский и на становление вертолетостроения на своей родине. Успешное применение вертолета Сикорского в Корее, первый трансатлантический перелет заставили советских руководителей обратить внимание на винтокрылую технику.

Все попытки конкурентов создать что-либо близкое по характеристикам к S-56 не увенчались успехом. Он вообще не имел аналогов. Это был самый большой и грузоподъемный вертолет, оснащенный поршневыми двигателями. Установив мировые рекорды, он был признан не только самым грузоподъемным, но и самым скоростным. Впоследствии Сикорский построил экспериментальный бесфюзеляжный вертолет-кран, позволяющий увеличить вес перевозимого груза и упростить погрузочные работы.

Самый лучший вертолет, созданный Сикорским, поднялся в воздух в 1954 г. Это был S-58. Он строился рядом стран, и многие его экземпляры эксплуатируются до настоящего времени. По своим летно-техническим и экономическим характеристикам он превзошел все вертолеты своего времени. Он стал «лебединой песней» великого авиаконструктора. В 1958 г., когда серийное производство этого вертолета достигло своего пика - 400 машин в год, Сикорский вышел на пенсию, сохранив за собой должность советника фирмы.

**2.6. Компания Сикорского в наши дни.**

Сикорский оставил пост руководителя, когда фирма была в цветущем состоянии. Ни одна из конкурирующих вертолетных фирм не могла сравниться с ней по технологическому и лабораторному оснащению, по числу сотрудников, объему и разнообразию продукции, количеству гарантированных заказов.

Мощный задел, оставленный Сикорским, и постоянные консультации с ним способствовали созданию в конце 50 - начале 60-х годов на фирме «Сикорский Эйркрафт Корпорейшн» успешных вертолетов нового, второго поколения, главной особенностью которых было применение газотурбинных двигателей вместо поршневых.

Компания «Сикорски эйркрэфт» успешно работает и поныне. Она по-прежнему остается одним из выдающихся производителей вертолетов в мире. У нее есть конструкторское бюро, есть генеральный конструктор, который занял место Сикорского. Компания Сикорского вошла в большую высокотехнологичную корпорацию «Юнайтед Технолоджи», объединяющую сеть самостоятельных компаний по всему миру.

У компании большое желание работать с русскими и украинскими авиационными компаниями. Пока еще конкретной совместной продукции нет, но начат обмен идеями. В частности, есть идеи использовать для вертолетов Сикорского двигатели, производимые в Санкт-Петербурге.

**3. Сикорский – мыслитель, политик и общественный деятель**

**3.1. Монархизм Сикорского**

Преданность Церкви, Престолу и Отечеству была фамильной чертой Сикорских, либеральные веяния обошли отчий дом стороной. Игорь Иванович унаследовал от отца монархические взгляды в полной мере.

Российская монархия высоко ценила труд Сикорского. В марте 1913 г., когда был построен первый в мире четырехмоторный воздушный гигант – «Русский витязь», по настоянию Императора Николая II, пожелавшего лицезреть чудо техники, самолет перегнали в Красное Село. Царь выразил свое восхищение и даже поднялся на борт. Вскоре Сикорскому передали Высочайший памятный подарок - золотые часы. С тех пор Игоря Ивановича стали именовать «царским крестником» за особое внимание к нему царя.

Во славу Российской империи под руководством Игоря Ивановича разрабатывались и серийно строились авиационные двигатели, оборудование и вооружение, возводились новые заводы для их производства. Формировалась могучая многопрофильная отечественная авиационная промышленность. Всего в России в 1909-1917 гг. Сикорским было создано два с половиной десятка базовых моделей самолетов (не считая их модификаций и совместных разработок), два вертолета, трое аэросаней и один авиадвигатель. Императорское Правительство оценило деятельность авиаконструктора по достоинству: в 25 лет Сикорский стал кавалером ордена Святого Владимира IV степени.

Узнав о работе над тяжелым бипланом S-35, русские эмигранты восприняли строительство гиганта S-35 как важнейшее национальное дело и стали слать Сикорскому со всего света свои скромные сбережения. В дальнейшем предполагалось использовать такие самолеты для формирования Национальной Русской авиакомпании под эгидой Императора Кирилла Владимировича. Когда S-35 при загадочных обстоятельствах разбился в момент старта, в эмигрантских кругах поговаривали о вмешательстве инотдела ГПУ.

Идеологами монархизма в России широко используются слова Сикорского, произнесенные на праздновании 950-летия Крещения Руси в 1938 г.: «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».

При непосредственном участии Сикорского в Стратфорде выходила газета «Воскресение России. Голос русской монархической мысли» (которая, кстати, стояла на легитимистских позициях и поддерживала Императора в изгнании Кирилла Владимировича). В ней он выступал и в качестве автора, публиковал статьи о Царской Семье, о П.А.Столыпине.

**3.2. Поддержка белой эмиграции и славянской диаспоры**

У Сикорского нашли работу и получили специальность многие подданные Российской империи, ранее к авиации отношения не имевшие. Кадровые офицеры флота, потрудившись рабочими и чертежниками, возглавили различные подразделения фирмы. Простым рабочим на фирме был адмирал Б. А. Блохин. Известный историограф белого движения, казачий генерал С. В. Денисов готовил свои исследования, работая на «Сикорский Корпорейшн» ночным сторожем. Существование в Стратфорде фирмы Сикорского способствовало появлению в этом городе мощной русской колонии. Эмигранты построили православный храм Святого Николая, открыли клуб, школу и даже создали русскую оперу. С тех пор некоторые районы Стратфорда носят русские названия: Чураевка, Русский пляж, Дачи и т.п. Интересно отметить, что некоторые эмигранты, жившие в этом городе и вращавшиеся только в русской среде, так и не выучили английского.

Игорь Иванович до конца жизни оставался одним из самых уважаемых жителей города.

Сикорский много сделал для пропаганды в Америке достижений русской культуры и науки, бессменно оставаясь членом правления Толстовского фонда, Общества русской культуры и т. п. Оказывал моральную и финансовую поддержку выходцам из России, эмигрантским периодическим изданиям православно-монархического направления (таким, как «Голос России» И.Солоневича, «Знамя России» Н.Чухнова и др.). Помогал общественно-политическим организациям, в том числе Народно-Монархическому (Штабс-Капитанскому) движению.

**3.3. Религиозные построения Сикорского**

Есть еще одна область приложения ума Сикорского, которая до времени была сокрыта, - это философия. К размышлениям этим направляли его сама жизнь, тяжелейшие испытания, которые выпали на его долю. Игорь Иванович был верующим православным человеком. Он искал ответ на вопросы: зачем мы живем на Земле, в чем смысл жизни человека вообще, каково соотношение в ней земного и космического.

Свои христианские размышления Сикорский впервые опубликовал в начале 40-х годов. Скромная по объему брошюра «Послание молитвы Господней» была бомбой, брошенной в замшелое болото сытой американской жизни. Автор, словно вспомнив, что он инженер-исследователь, скрупулезно разобрал каждый элемент молитвы «Отче наш», разделив ее на две части, и сделал удивительные обобщения. Молитва и раньше исследовалась богословами, особенно православными, но это нисколько не умаляет работы Игоря Ивановича Сикорского.

В молитве, которую Господь дал людям, содержатся мысли, которые наполняют человека в зависимости от степени его подготовки и способности их вместить. В частности, Сикорский считает, что нам дается знать: наша Земля движется по дороге времени к некоторому определенному событию огромной важности, которое знаменует собой окончание эры компромисса правды и лжи, страданий и смерти и открывает новую эру: света, полной гармонии, доброй воли, счастья и бессмертного существования там, где вечное назначение человечества. Это очень важное значение первой части молитвы.

Во второй части молитвы Сикорский особо выделяет вопрос об искушении. Он отмечает, что нас предупреждают: силы человечества недостаточны, чтобы противостоять врагу, любому злому искушению, и учат, как призвать на помощь Бога. В истории есть примеры катастроф целых народов, когда развращение людей, духовное и физическое, лишало их Божественного руководства и защиты. Яркий тому пример - Россия. Современное человечество не использует в полной мере защиту, данную Христом, от таинственной духовной опасности. Его можно сравнить с ребенком, которого покусала бешеная собака и который, не сознавая грозящей ему опасности, отказывается от жизнеспасающей прививки, предлагаемой мудрым и милосердным Врачом. Сикорский считает, что последнее прошение в молитве Господней: «И не введи нас во искушение, но избави нас от лукаваго», - относится главным образом к таинственному и опасному злому влиянию, которое способно проявиться в различных аспектах, в том числе и в обличье гуманистических принципов. Вся история человечества и трагические эксперименты в наше время показывают, что человеческий интеллект и высокое научное образование бессильны против гибельной опасности духовного зла. Все научные открытия и технические изобретения становятся слугами зла, помогают в распространении лжи, рождают страх, ненависть, смерть в невиданных масштабах. Люди и целые народы в какой-то определенный отрезок времени оказываются неспособными сопротивляться смертельному яду духовного зла, если они не имеют поддержки от сил Высшего Порядка.

В другой работе, «Невидимая встреча», Сикорский исследовал суть искушения Христа дьяволом в пустыне и соотнес его с историей человечества. Вывод: у мира, который полагается только на материальную сторону в ущерб духовной, нет будущего. Человеческое общество, которое безрассудно занимает неверную позицию в битве между правдой и ложью, между Богом и сатаной, само себя обрекает на гибель. Характер главных событий последнего времени подтверждает это. Нравственные ценности постепенно уступают место другим критериям в отношениях человека друг с другом. Они исчезают также в отношениях правительства и народа. В некоторых странах эти процессы идут медленно, но они идут повсеместно. Доминирует грубая сила. Ожидаемый финал: мировое господство зла, существующее посредством зла и для зла. Оно не сможет пробыть долго, и все закончится мировой катастрофой. Религия ее подтверждает, но, тем не менее за ней предсказывает Царство света, жизни и правды. После вселенской катастрофы, отмечает Сикорский, мы еще можем надеяться на возобновление жизни в Высшем порядке, которое будет зависеть от того, как будет продолжаться настоящая жизнь человечества.

В статье «Эволюция души», а потом и в книге «В поисках Высших Реальностей», которая была написана в последние годы жизни, Сикорский суммировал результаты своих исследований и дал четкий ответ на вопрос о смысле жизни. Он полагает, что финальная стадия эволюции души в пределах земной жизни состоит в том, чтобы внутренним усилием и молитвой у человека развились желание и сила получить и выдержать Славу и Бремя Вечной Жизни. Выражаясь аллегорически, навозная среда не нравится семени, и оно использует почву лишь как точку опоры, чтобы нежный росток, пробиваясь сквозь жирный грунт, преодолевая силу земного притяжения, тянулся к золотому солнцу и синему небу. Но если бы семя удовлетворилось своим обиталищем и решило в нем остаться, оно бы просто умерло и разложилось.

Эволюция, совершенствование человеческой души и подготовка к тайне перехода на высший уровень жизни - вот самое важное, подчеркивает Сикорский, из того, что происходит на Земле, именно это наполняет высоким, прочным смыслом всю земную жизнь. Об этом Смысле, в конечном счете, и писал Игорь Иванович Сикорский.

**4. Мое отношение к И.И.Сикорскому**

Для того, чтобы составить объективное мнение о какой-либо исторической личности, надо узнать, как к ней относятся её друзья и враги. Как правило, истина будет посередине.

До недавнего времени дружеское отношение к Сикорскому выражали американцы и русская эмиграция, причём успехи Игоря Александровича Американцы считали своей собственной историей, а эмигрантская пресса в СССР была запрещена.

Светский союз вообще игнорировал факт существования Сикорского. Кроме сведений о предложении Сикорскому вернуться на родину в 1938 году и большевистского термина «Авиационная белогвардейщина в советской прессе о выдающемся авиаконструкторе ничего не было»

В последние 5…10 лет в российских и украинских средствах массовой информации появились статьи о И.И.Сикорском, написанные преимущественно в восторженных тонах. Действительно, Игорь Иванович достоин уважения за своё упорство, целеустремлённость, жизненный оптимизм, творческие и организаторские способности, перспективность мышления и другие положительные качества, благодаря которым он внёс весомый исторический вклад в развитие авиастроения, философской м религиозной мысли.

Однако Сикорский не был идеалом. К примеру, у Сикорского не сложилась семейная жизнь с первой женой. Он с лёгкостью несколько раз бросал учёбу, хотя в его время она стоила немалых денег.

Возможно, атеисты посчитают недостатком религиозность Сикорского, а сторонники республики – его монархистские взглядые. Но, на мой взгляд, это – спорные суждения.

По-моему, главное, с чем вошёл в мировую историю Игорь Иванович, - это его вклад в авиацию, его патриотизм и гуманное отношение к людям. Личностям с такими достоинствами общество прощяет множество мелких недостатков, оно их просто не замечает.

И.И.Сикорский, несомненно, является гордостью украинской и российской науки и техники. Он – выдающаяся историческая личность, жизненный и творческий путь которой формируют чувства патриотизма и стремления служить на благо Родины и всего человеческого общества.

**Заключение**

За свою жизнь Сикорский получил свыше 80 различных почетных наград, призов и   дипломов. Среди них российский орден Св.Владимира 4-й степени, о котором здесь ужеупоминалось, а также медали Давида Гугенхейма, Джеймса Уатта, диплом Национальной галереи славы изобретателей. В 1948 г. ему была вручена редкая награда - Мемориальный приз братьев Райт, а в 1967 г. он был награжден Почетной медалью Джона Фрица за научно-технические достижения в области фундаментальных и прикладных наук. В авиации, кроме него, ее был удостоен только Орвил Райт. Сикорский был почетным доктором многих университетов.

Игорь Иванович никогда не скрывал своего негативного отношения к событиям, происходившим на родине, но при этом всегда оставался патриотом России.

Ему принадлежат исторические слова: «Нам нужно работать, а главное - учиться тому, что поможет нам восстановить Родину, когда она того от нас потребует»,- которые должны стать девизом для нынешнего молодого поколения страны.

Великий авиаконструктор, православный христианин и монархист Игорь Иванович Сикорский скончался 26 октября 1972 г. Он умер во сне, как праведник, жена обнаружила его навеки уснувшим со скрещенными на груди руками.

**Список литературы**

1. В.Р.Михеев. Игорь Иванович Сикорский. – Природа, 1998, №9.

2. И.Воронин. «Царский крестник» Сикорский. – Монархист, 2000, №38.

3. Г.И.Катышев. Религиозные построения авиаконструктора Сикорского. – Православие. Издательство Сретенского монастыря, 2000.

4. Г.И.Катышев. Религиозные взгляды И.И.Сикорского. – Русская линия, 2000, №4.

5. С.Сикорский. Как сложилась судьба отца. – http://www.300.years.spb.ru (Интернет-сайт).

6. Сикорский. – http://www.krugosvet.ru (Интернет-сайт).

7. Нові політичні реалії на межі тисячоліть. – офіційна сторінка Президента України. http://www.Kuchma.gov.ua

8. Видатні українські імена. - http://Ukrtown.com