



Игорь Иванович Сикорский

Автор: Волгушева Жанна Андреевна

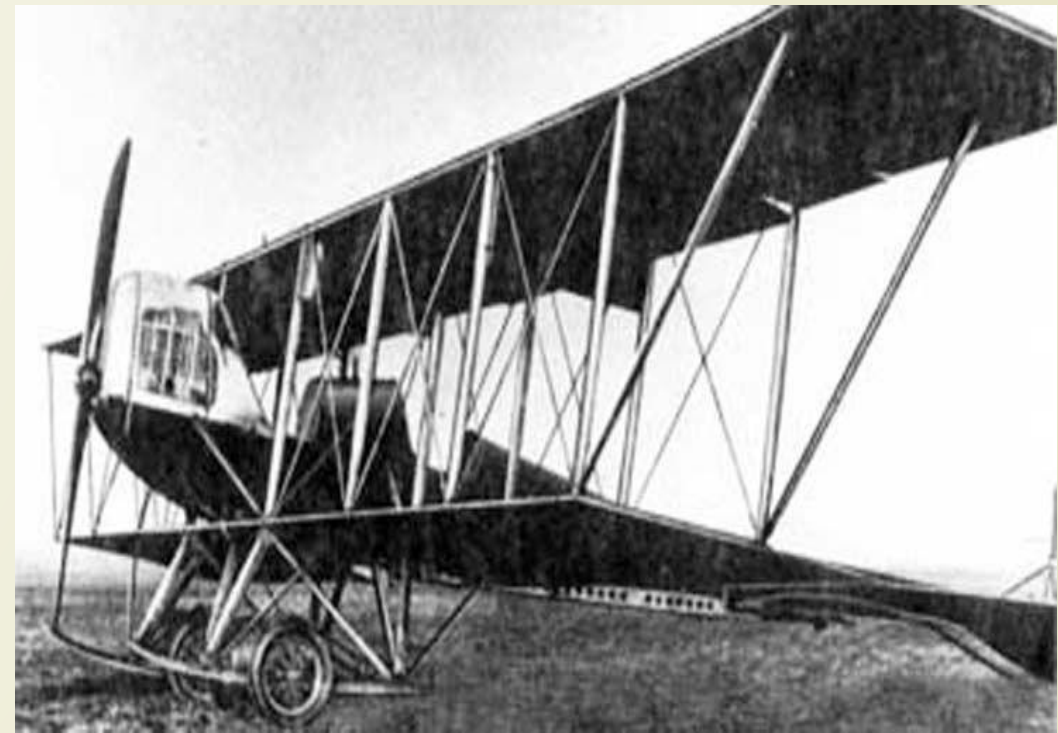
Группа: АТПбд-11



□ Пионер авиации родился 25 мая 1889 года в Киеве, Украина (тогда – Российская империя). Его отец, Иван Алексеевич, был врачом и профессором психологии. Мать также имела медицинское образование, но практикой никогда не занималась. Сикорский Игорь Иванович национальность свою считал установленной – предки его со времен Петра I являлись служителями русской православной церкви, следовательно, были русскими.

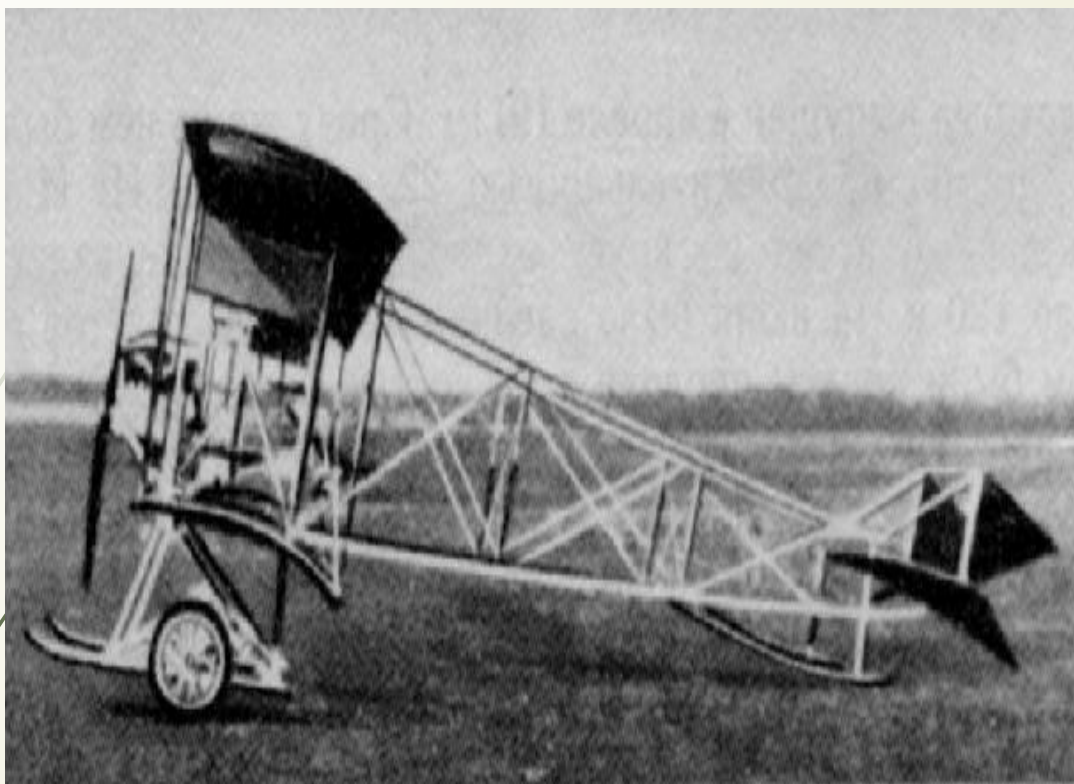


- 
- 
- Одним из самых ранних его воспоминаний является рассказ матери о попытках Леонардо да Винчи спроектировать летательный аппарат. С этого момента мечта о полете захватила его воображение, несмотря на то, что ему неоднократно говорили о доказанной невозможности этого. Наконец, в возрасте 12 лет Игорь Сикорский построил модель вертолета. Работая на энергии скрученных резинок, конструкция поднялась в воздух. Теперь мальчик знал, что его мечта не была безрассудным вымыслом.

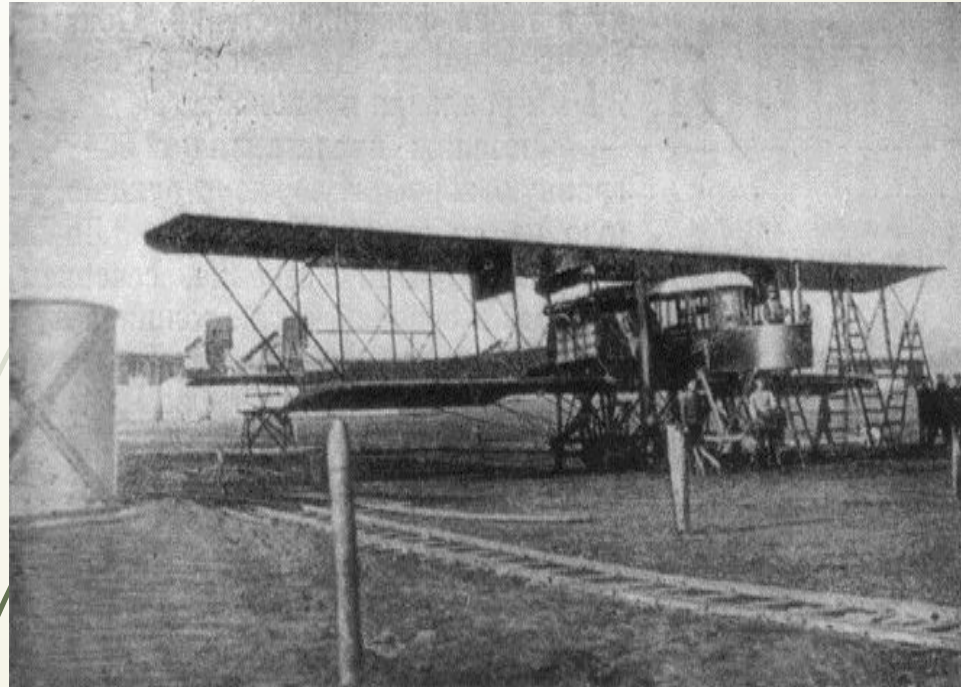
□ В 1908 году старшая сестра Игоря Сикорского Ольга оплатила его обучение в парижской школе воздухоплавательной техники (ныне школа ESTACA). После года обучения, молодой конструктор вернулся в Россию и начал работу над своим первым проектом вертолётa. Первые модели Сикорского обладали небольшой грузоподъёмностью и не имели надёжной системы управления.




- 
- 
- В 1911 году Сикорский получил лицензию на осуществление полётов. В том же году инженер провёл показательный полёт своей модели S-5, который длился около 30 секунд. Следующая модель, S-6, была принята на вооружение Российской армией в феврале 1912 года. В то же время Сикорский получил должность главного инженера авиационного отделения завода «Руссо-Балт».
 - На его мощностях в 1913 году был выпущен самолёт S-23 «Русский витязь» с четырьмя двигателями и грузоподъёмностью 600 кг. Он стал основой для производства серийных бомбардировщиков «Илья Муромец», принятых на вооружение в 1914 году. Производство самолётов «Илья Муромец» продолжалось до 1917 года.





- В 1908 году старшая сестра Игоря Сикорского Ольга оплатила его обучение в парижской школе воздухоплавательной техники (ныне школа ESTACA). После года обучения, молодой конструктор вернулся в Россию и начал работу над своим первым проектом вертолётa. Первые модели Сикорского обладали небольшой грузоподъёмностью и не имели надёжной системы управления.



- В 1911 году Сикорский получил лицензию на осуществление полётов. В том же году инженер провёл показательный полёт своей модели S-5, который длился около 30 секунд. Следующая модель, S-6, была принята на вооружение Российской армией в феврале 1912 года. В то же время Сикорский получил должность главного инженера авиационного отделения завода «Руссо-Балт».
- На его мощностях в 1913 году был выпущен самолёт S-23 «Русский витязь» с четырьмя двигателями и грузоподъёмностью 600 кг. Он стал основой для производства серийных бомбардировщиков «Илья Муромец», принятых на вооружение в 1914 году. Производство самолётов «Илья Муромец» продолжалось до 1917 года.



□ На протяжении всех этих успешных лет авиаконструктор Игорь Сикорский никогда не забывал о своем желании построить практичный вертолет. Он никогда не думал о нем как о летательном аппарате, скорее это была мечта, которую он хотел воплотить в жизнь больше всего на свете. В 1939 году Сикорский, наконец, осуществил цель всей своей жизни, разработав первый реальный вертолет. Но аппарат представлял собой такую совершенно новую и сложную проблему, что конструктор должен был полностью посвятить себя ее решению. Это был вызов, который призвал весь его интеллект, энергию и любовь к полету. Но это достижение было его шансом снова оказаться на пороге нового вызова, о котором так долго мечтал Сикорский. Вертолет был личной целью авиаконструктора на протяжении трех десятилетий. И вот, весной 1939 года он начал его конструировать, используя идеи, накопленные за все это время. К сентябрю аппарат был готов к проведению первых испытаний. Машина имела один главный и второй небольшой винт в конце трубчатой части фюзеляжа - для противодействия крутящему моменту. Кроме того, в нем использовалась уникальная система изменения угла лопастей несущего винта во время его вращения. За невероятно короткий полугодовой промежуток времени была преодолена одна из неразрешимых проблем авиации.

- 
- 
- Внеся изменения в конструкцию, в 1941 году Сикорский Игорь Иванович поставил первый рекорд продолжительности полета – 1 час 5 минут и 14 секунд. Через два дня оборудованный поплавками аппарат уже мог стартовать как на суше, так и на воде. Так Сикорский сделал свой третий важный вклад в авиацию, воплощенный из мечты о странной летающей машине, которая еще сослужит отличную службу человечеству и поразит мир своей превосходной маневренностью в воздухе. Более того, вертолет станет памятником человеку с непоколебимой верой в великую мечту и еще большей верой в себя, позволившей достичь цели.
 - Сикорский Игорь Иванович, изобретения которого оставили заметный след в истории авиации, умер 26 октября 1972 года.

**СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ**

