**ІГОР ІВАНОВИЧ СІКОРСЬКИЙ (1889–1972)**

****

Народився в Києві. У 1909 році почав будувати в Києві гелікоптер (сьогодні цей літальний апарат частіше називають гвинтокрилом або вертольотом). На початку 20-го століття Ігор Сікорський сконструював літаки, що були визнані найкращими в Російській імперії. Зокрема, Сікорський сконструював перший у світі чотирьохмоторний літак. З 1919 року Сікорський жив та працював у США. Світового визнання він набув завдяки сконструйованим ним гвинтокрилам, причому всі перші польоти на них Сікорський виконував сам! Сьогодні близько 90 % гвинтокрилів у всьому світі розробляють за принципом, винайденим Сікорським: великий гвинт зверху та малий — на хвості збоку.

Ігор Сікорський народився 6 червня 1889 р. в Києві. Батько, Іван Олексійович (1842—1919), відомий психіатр, психолог і педагог, професор Київського університету Св. Володимира, був одним із фундаторів нового напряму досліджень у галузі дитячої психології та психопатології. 1912 р. він заснував у Києві перший у світі Інститут дитячої психології, очолював наукове товариство психіатрів. Автор численних праць із психіатрії, психології і неврології.

Мати, Марія Стефанівна, уроджена Темрюк-Черкасова, крім медичної, здобула широку загальну освіту, чудово зналася на музиці, літературі, мистецтві.Ігор був п'ятою дитиною в родині.

Батько виховував його за власною методикою, акцентуючи на гартуванні волі, вмінні бачити змістовні і благородні цілі, послідовності в досягненні мети. Мати вводила сина у світ своїх захоплень — прекрасних і романтичних. Вона читала йому життєписи видатних людей. Найбільше вразила хлопчика біографія Леонардо да Вінчі, геніального художника й не менш геніального вченого. Він із великою увагою придивлявся до малюнків Леонардо: ось крила на різних стадіях злету, ось птах долає вітер. Леонардо помітив багато з того, чого не знали люди. Він був переконаний — людина полетить. Цій упевненості передувала безліч спостережень. На малюнках художника є те, що тепер ми назвали б дельтапланом, літаком, гелікоптером, парашутом. Роман Жуля Верна "Робур-завойовник", у якому йдеться про неймовірний за розмірами й оснащенням повітряний корабель, надовго став найулюбленішою книжкою Ігоря.

Навчання хлопчик розпочав у Першій київській гімназії. Далі був Морський кадетський корпус у Петербурзі. Ігорю подобалися традиції цього навчального закладу, його викладачі, імпонувало середовище флотських офіцерів, їхня виправка, форма, манери. Вчився він добре. Аж раптом — крутий поворот долі. Виховане батьком уміння усвідомлено й тверезо ставитися до власних бажань і прагнень допомогло не по літах серйозному кадетові збагнути, що його стихія не море, а небо. Після закінчення загальноосвітніх класів Ігор залишає корпус, вирішивши здобути вищу технічну освіту. Він іде до Парижа, його захоплюють успіхи Луї Блеріо, авіаконструктора й пілота, який із 1900 р. будував орнітоптери (апарати, що махали крилами), планери, а з 1906-го — літаки. В 1909 р. на одному з них Блеріо перелетить Ла-Манш. Для здобуття бажаної освіти Ігор Сікорський записався до Технічної школи Дювіньйо де Лано. Та провчившись рік, повернувся додому і вступив до Київського політехнічного інституту. Він міг би бути зразковим студентом. Але літакобудування так захопило Сікорського, що він починає пропускати лекції. Проте набуті на той час знання, помножені на унікальне обдарування, дають йому змогу вже в липні 1909 р. побудувати гелікоптер (першу модель такого літального апарата він виготовив ще у дванадцять років). Тяга несучих гвинтів виявилася, втім, недостатньою для підйому. Та невдача тільки розпалювала. Навесні 1910 р. Ігор завершує нову модель, під час випробування якої встановлено, що піднімальна сила гвинтів дорівнює вазі порожньої машини. Фактично це був перший вітчизняний гелікоптер, здатний відриватися від землі, щоправда, без пілота на борту. Цікаво, що до 50-х років ця машина зберігалась у комірчині колишнього будинку Сікорських у Києві.

Родина підтримувала впертого й наполегливого конструктора в усіх його задумах і починаннях, розуміючи, що Ігор іде незвіданим шляхом, на якому кожного винахідника чекає багато несподіванок. Та чи не найбільшою з них для сім'ї й оточення стало раптове рішення Сікорського припинити подальшу роботу в цьому напрямі. Згодом він пояснював: "Кількість грошей, часу й турбот, необхідних для вирішення вертолітної проблеми, була більшою, ніж я мав їх у своєму розпорядженні". Втім, це не було розчаруванням. Просто поставлено крапку. До часу. І тільки.

Того ж 1910 р. Сікорський починає будівництво літаків. Одна за одною з'являються кілька модифікацій біпланів, літаків із двома крилами, розташованими одне над одним на певній відстані, — С-1, С-2 тощо. Визнання приходить навесні 1911-го, коли народжується С-5. Ця модель перевершувала попередні за розмірами, потужністю й надійністю силової установки. За штурвалом С-5 Сікорський склав іспит на звання пілота і, встановивши чотири рекорди держави, здійснював показові польоти, навіть катав пасажирів. Того ж таки року він будує свій шостий літак — С-6, на якому 29 грудня 1911 р. досягає швидкості 111 кілометрів за годину, причому з двома пасажирами на борту. Світовий рекорд! Модернізований варіант цього літака одержує Велику золоту медаль Московської повітроплавальної виставки 1912 р.

Сікорський розумів переваги великого розмаху крил. Якщо 1910 р. розмах сягав десяти метрів, то через два роки, у 1912-му, його С-10, продемонструвавши на конкурсі військових літаків найбільшу вантажопідйомність, за розмахом крил не мав собі рівних — 16 метрів. Водночас ширина крила залишалася незмінною.

Навесні 1912 р. в Петербурзі виникає Авіаційний відділ Російсько-Балтійського вагонного заводу (РБВЗ). Власне, це був один із перших авіаційних заводів імперії. Швидкому розвитку його матеріальної бази, обладнанню цехів новітніми верстатами сприяли замовлення двох впливових відомств — військового й морського.

Виробництво літаків починалося з нуля, завдання було нове, тож відповідно треба було вирішувати проблему кадрів. Посаду головного конструктора запропонували колишньому студентові КПІ, який так і не одержав диплома. Одночасно Сікорського запрошують на посаду головного інженера створюваної тоді військово-морської авіації. Подумавши, він приймає обидві пропозиції! Так з'явився особливий рід військ — авіація російського військово-морського флоту. Сікорського справді можна вважати її засновником.

Сприятливі для продуктивної роботи умови, добре оснащені майстерні, кваліфікований технічний персонал і, головне, кошти в його розпорядженні дали змогу Сікорському у стислі терміни випустити цілу серію нових типів аеропланів.

Наприкінці 1912 р. він розробляє і подає до практичного втілення проект "великого апарата" — "Гранд". Наступної весни цей вражаючий своїми розмірами й новаторськими рішеннями літак здійснює численні перельоти. Влітку на ньому встановлюють в один ряд чотири потужні двигуни, і 25 серпня велет сідає у Красному Селі, де саме проходить огляд військ Петербурзького військового округу. Він не має аналогів, йому належать світові рекорди за вантажопідйомністю, тривалістю польоту й висотою. Подальше вдосконалення цього літака привело до створення чотиримоторного "Іллі Муромця", який піднявся в небо у грудні 1913 р.

Багатомоторні повітряні кораблі принесли Сікорському заслужене світове визнання.

У 1914 р. за видатні досягнення в галузі літакобудування він одержує диплом інженера "Honoris Causa" у Петербурзькому політехнічному інституті. Велика честь і шана, а заодно — й вирішення проблеми з документом про вищу освіту.

У Першу світову війну "Муромці" ефективно використовувались на фронті, їх було побудовано 85 одиниць шести модифікацій. Окрім важких літаків, упродовж 1914—1917 pp. Сікорський створює легкі винищувачі, морський розвідник, двомоторний винищувач-бомбардувальник, штурмовик, тобто практично всі типи бойових літаків.

У двадцять п'ять він — кавалер ордена Св. Володимира IV ступеня, дуже високої нагороди Російської імперії.

Але із середини 1917 р. роботи на РБВЗ практично припинились, конструкторські й креслярські служби обезлюдніли, цехи завмерли. Давалися взнаки брак коштів і революційний хаос. На запрошення французького уряду, який мав намір розгорнути військове літакобудування для боротьби з Німеччиною, в березні 1918 р. авіаконструктор відпливає з Мурманська за кордон. Але сподівання професіонала не справдилися: запрошення виявилося пустими словами, роботи не було.

1919 р. Сікорський переїжджає до Сполучених Штатів Америки. За океаном на нього теж ніхто не чекав. Чотири роки він перебивається випадковими підробітками. Тільки у 1923 р. вдається створити групу із колишніх співвітчизників, причетних до авіації. Вони стають кістяком літакобудівної фірми "Сікорський Аероінженіринг Корпорейшн". Перший літак вдається зібрати через рік, і то де — у занедбаному курнику. Далі справа пішла на краще. Посильну допомогу надавали земляки. Композитор С. Рахманінов якийсь час навіть ходив у віце-президентах корпорації.

Життя поступово ліпшає, налагоджується побут. Ігор Іванович одружується, уже вдруге — з Є. Семеновою (перша дружина відмовилася залишати батьківщину). У щасливого подружжя народжується четверо синів — Ігор, Георгій, Микола і Сергій. Сімейна традиція Сікорських — велика дружна родина — реалізована на американській землі.

Минали роки. Фірма, перейменована на "Сікорський Авіейшн Корпорейшн", зміцніла, отримуючи численні замовлення. Штат співробітників зростав. Проте творчим осердям її залишались емігранти з Росії — брати Глухарьови, Б. Сергієвський, В. Кудрявцев, барон Микола Соловйов та чимало інших. Ігор Іванович надавав роботу емігрантам навіть без найменшої причетності останніх до авіації, у тяжку хвилину матеріальної скрути. Кадрові офіцери царського флоту працювали робітниками, креслярами, адмірал Б. Блохін ходив у нього в простих робітниках, генерала С. Денисова, згодом відомого історіографа білого руху, влаштували нічним сторожем. Багатьом ця підтримка допомогла звестися на ноги й потім заявити про себе в інших сферах діяльності. Про взаємини І. Сікорського зі своїми друзями і сподвижниками найкраще висловився він сам: "Вони готові вмерти за мене, як і я — за них".

У червні 1929 р. фірма Сікорського увійшла до складу потужної корпорації "Юнайтед Ейркрафт" (нині — "Юнайтед Технолоджіз"). Це допомогло їй уникнути наслідків так званої Великої депресії, що вдарила по економіці США. Сікорський був талановитим підприємцем. Визначаючи стратегію фірми, він добре відчував кон'юнктуру ринку.

У 30-ті роки XX ст. машинами широкого попиту стають амфібії Сікорського. Саме на цих "літаючих човнах" відбувалося становлення нині всесвітньо відомої компанії "Пан Амерікен".

Останній літак Сікорського — S-44 (великий чотиримоторний "літаючий човен") — був створений у 1937 р. Після цього Сікорський знов повертається до юнацької пристрасті — гелікоптерів. Може, дійшов висновку, що за тридцять років, які минули від 1910 p., створено досить міцний матеріально-технічний фундамент "для вирішення вертолітної проблеми"? Першу модель він підняв у повітря власноручно. Сталося це 14 вересня 1939 р. Через три роки йде в серійне виробництво двомісний S-47. Це диво тодішньої техніки застосовувала антигітлерівська коаліція в період Другої світової війни. Найкращим гелікоптером Сікорського вважають S-58, випробуваний у 1954 р. За своїми експлуатаційними характеристиками він перевершував усі гелікоптери своєї доби.

У 1958 p., коли серійно випускалось по 400 одиниць S-58 на рік, Ігор Іванович вийшов на пенсію, зберігши за собою посаду радника фірми.

Загалом у США він створив 17 базових типів літаків і 18 — гелікоптерів.

Помер Ігор Сікорський 26 жовтня 1972 р.

Його син Сергій нині — віце-президент компанії "Сікорський Ейркрафт". Інші — теж гідні імені славетного батька. Ігор Ігорович — сенатор штату Коннектикут, Георгій Ігорович — інженер-електронник, Микола Ігорович — відомий скрипаль.