

МОУ «Смирновская СШ»

НА РАЙОННЫЙ КОНКУРС ЮНЫХ
АВИАМОДЕЛИСТОВ «ЛЕТИ, МОДЕЛЬ!»

НОМИНАЦИЯ: «Презентация»

ВОЗРАСТНАЯ ГРУППА: 2.

**«И.И. СИКОРСКИЙ –
ВЫДАЮЩИЙСЯ
ПИОНЕР В ОБЛАСТИ
КОНСТРУИРОВАНИЯ»**

РАБОТУ ВЫПОЛНИЛА : **КИСЕЛЕВА ЕКАТЕРИНА
СЕРГЕЕВНА, 13 лет**

РУКОВОДИТЕЛЬ: **КИСЕЛЕВ СЕРГЕЙ
ВЛАДИМИРОВИЧ**

учитель технологии МОУ «Смирновская СШ»
Шатковского района Нижегородской области



**И.И. Сикорский
(1889-1972)**

Детство юного гения

Игорь Иванович Сикорский родился 25 мая 1889 года, в Киеве. Он был вторым сыном и пятым ребенком в семье Ивана и Зинаиды Сикорских. Отец его был ученым-психологом с мировым именем, имел звание профессора и преподавал в Киевском университете. Его перу принадлежит множество трудов по психологии, которые издавались на многих языках. Его мать тоже была врачом, но не работала по специальности.

У мальчика рано пробудился интерес к моделям летательных аппаратов, чему, возможно, способствовала увлеченность матери искусством, жизнью и творчеством Леонардо да Винчи. Семья всегда поддерживала Игоря во всех его творческих начинаниях.



И. Сикорский (справа) с братом Сергеем и сестрами Ольгой, Лидией и Еленой. 1908г

Учеба и искания



**Первый вертолет
И. Сикорского БИС-1. 1910 г.**



**Второй вертолет
И. Сикорского 1910 г.**

В 1903 Игорь Сикорский поступил в Петербургское морское училище, чтобы стать кадровым офицером, но, движимый интересом к технике, уволился со службы в 1906. После непродолжительного технического обучения в Париже Сикорский вернулся в Киев и в 1907 поступил в Политехнический институт. Сикорский неплохо закончил академический год, но решил, что абстрактные науки и высшая математика, которые приходилось там изучать, имеют мало отношения к практическим проблемам и что полезнее и интереснее будет работать в своей собственной мастерской и лаборатории.

В 1908—1911 годах построил свои первые два простейших вертолѐта. Грузоподъѐмность построенного в сентябре 1909 года аппарата достигала 9 пудов. С первой моделью он потерпел неудачу, выявившую ряд практических трудностей. Но и второй летательный аппарат тоже не полетел.

Опыты с аэропланами

Биплан И. Сикорского
1911г



В начале 1910 года Игорем Сикорским был испытан первый биплан С-1. Мощность двигателя 15 л. с. оказалась недостаточной, но на переделанной модели С-2 с более мощным двигателем Сикорский совершил свой первый полет, хотя и небольшой. Быстро последовали все более совершенные модели С-3, С-4 и С-5, каждая из которых добавляла ему летного опыта.

И вот, летом 1911 на С-5 с мотором мощностью 50 л. с. Игорю Сикорскому удалось пробыть в воздухе более часа, достичь высоты 450 м и совершить небольшие перелеты по прямой. Этот успех принес ему международную известность.

С 1912 по 1917 год Игорь Иванович Сикорский занимал должность главного конструктора Русско-Балтийского завода в Петербурге (Петрограде), поставлявшего аэропланы для русской армии. Здесь им были построены аэропланы С-6, С-10 и С-11, занявшие первые места на российских конкурсах военных самолетов в 1912-13гг. Здесь он в 1913 построил (и лично облетал) первый в мире четырехмоторный аэроплан «Гранд», предшественник многих современных бомбардировщиков и транспортных самолетов.

Успешная карьера авиаконструктора



И. Сикорский на площадке
самолета «Илья Муромец»,
(слева), после полета
(справа) 1914 г.



Под руководством Игоря Ивановича Сикорского вскоре были построены многомоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», на котором в 1914г. Был совершен всемирно известный перелет Петербург—Киев.

Среди других самолетов, созданных Сикорским, были разведчики-монопланы (опытные и серийные), поплавковые варианты сухопутных самолетов, истребители, ряд модификаций «Ильи Муромца» и др.

В числе его конструкторских новинок, принятых всюду лишь в середине 1920-х, была полностью закрытая кабина для пилота и пассажиров.



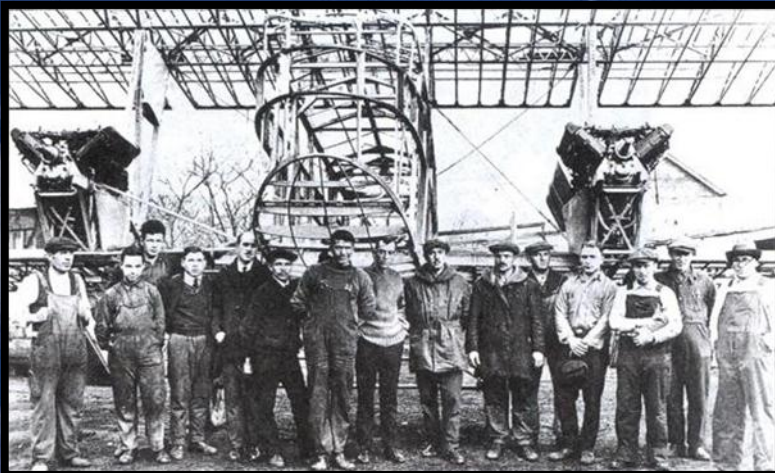
С соратниками. 1914 г.



«Илья Муромец» идет на
посадку. 1914 г.

Революция и эмиграция. В Соединенных Штатах

И.И. Сикорский стал весьма состоятельным человеком, но лишился всего, бежав из России в период революции 1917. В условиях общего расстройтва он не видел особых возможностей для дальнейшего развития авиации в Европе и решил начать все с нуля в Америке. В марте 1919 он прибыл в Нью-Йорк в качестве эмигранта.



**Сотрудники «русской»
фирмы Сикорского у
остова S-29, 1926г.**

После ряда лет трудного существования в качестве лектора и школьного учителя, Игорь Иванович с несколькими партнерами, основал собственную компанию «Sikorsky Aero Engineering Corporation». Они устроили мастерскую в старом амбаре на Лонг-Айленде. Известно, что выдающийся русский композитор Сергей Рахманинов лично участвовал в его предприятии, занимая должность вице-президента.

В 1928 Сикорский получил гражданство США. К 1929 его компания стала отделением более крупной компании, а сам Сикорский — ее менеджером по инструкторским разработкам. Теперь она занимала большое современное заводское здание в Бриджпорте, шт. Коннектикут, и в значительных количествах выпускала двухмоторные амфибии S-38.

Снова вертолеты

**Первый экспериментальный
вертолет VS-300
И. Сикорского. 1939г**

К концу 1930-х требования к военному и коммерческому воздушному транспорту изменились таким образом, что это предвещало конец крупных летающих лодок, и Игорь Сикорский вернулся к идее вертолета. Теперь уже были налицо и та аэродинамическая теория, и те технологии, которых недоставало в 1910. В первые недели 1939 с хорошо обученной конструкторской группой приступил к работе над вертолетом VS-300 одновинтовой системы и уже 14 сентября 1939 аппарат оторвался от земли для первого полета, и управлял им его создатель.



На протяжении всей своей карьеры Игорь Сикорский всегда стоял на том, чтобы первый полет на каждой конструкции выполнять самому.

На такой же, но усовершенствованной машине он 6 мая 1941 установит мировой рекорд длительности полета — 1 ч 32,4 с.

За первыми моделями Игоря Ивановича Sikorsкого последовала целая серия (носившая его имя) других, из которых наиболее удачными признаны S-51, S-55, S-56, S-61, S-64 и S-65. Sikorsкий первым начал строить турбинные вертолеты, вертолеты-амфибии с убирающимся шасси и «летающие подъемные краны». На вертолетах Sikorsкого были впервые совершены перелеты через Атлантический (S-61, 1967) и Тихий (S-65, 1970) (с дозаправкой в воздухе) океаны.

Вертолеты Sikorsкого: Sikorsky. helicopter. 4445464748.



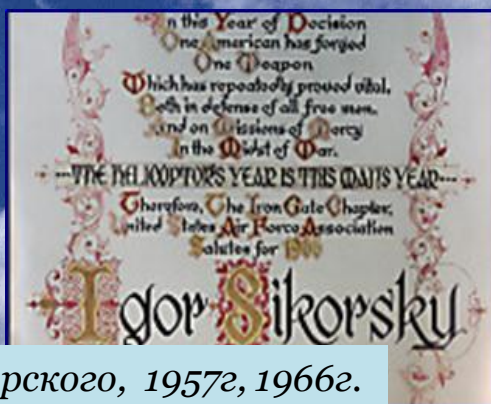
Возобновляя работу над вертолетом, Sikorsкий вряд ли мог в полной мере представлять себе масштабы развития техники вертикального взлета в следующие 30 лет. И он не помышлял о широком применении вертолета в наступательных военных действиях, получившем развитие с 1970-х гг. Сам он смотрел на вертолет как на **транспортное средство**, полезное для промышленности и коммерции, но в первую очередь **необходимое для спасения людей и оказания помощи застигнутым стихийным бедствием — пожаром, наводнением и т.д.** Игорь Иванович подсчитал, что его вертолетами было спасено 50 000 жизней.

Заслуженный почет

Игорь Иванович Сикорский получил немало почетных докторских званий, почетных членств в научных и технических обществах США и Европы. Он был лауреатом высших орденов и медалей, а также премий по авиации, в том числе российского креста Св. Владимира, премии им. С. А. Риды за 1924 от Института авиационных наук в Нью-Йорке, медали им. Дениэла Гутгенхайма за 1951, премии им. Элмера Сперри за 1964, Премии национальной обороны США за 1971 и др.



Грамоты И.И.Сикорского, 1957г, 1966г.



Монеты им. И.И. Сикорского

На Родине также не забывают имя легендарного конструктора. В 2009 году Национальный банк Украины в серии «Выдающиеся личности Украины» выпустил памятную монету номиналом 2 гривны с изображением самолёта «Илья Муромец с одной стороны и портретом Сикорского с другой.

В Киеве есть улица имени авиаконструктора Игоря Сикорского.

Имя легендарного авиаконструктора носит Авиакосмический лицей Национального авиационного университета Украины.

Именем Сикорского назван последний «безымянный» дальний бомбардировщик Ту-160.

В честь И.И. Сикорского назван астероид (10090) Sikorsky, открытый 13 октября 1990 г.

Уход в отставку, признание заслуг.

Великий мастер ушел в отставку с должности менеджера по конструкторским разработкам своей компании в 1957, но оставался консультантом до самой смерти.

Скончался Игорь Иванович в 1972 году в городе Истоне, штат Коннектикут. Похоронен на кладбище Святого Иоанна Крестителя.



**Могила
И.И.Сикорского**

Активная профессиональная деятельность Игоря Ивановича Сикорского охватывала всю историю осуществления мечты человека о полете. И.И. Сикорский сыграл «судьбоносную» роль на важнейших путях становления и развития авиации, внося в это развитие личный вклад, отдавая всего себя любимому делу.

Прodelав данную работу, я полностью согласилась с тем, что И.И. Сикорского, действительно, можно назвать **ВЫДАЮЩИМСЯ** пионером в области конструирования!

Источники информации:

1. <http://ru.wikipedia.org>Sikorsky Aircraft>
2. airwar.ru>Enc>Enc/fww1>Сикорский с.XVI
3. aviationsweb.ru>study-65-1.html