

«Русский витязь» Игоря Сикорского

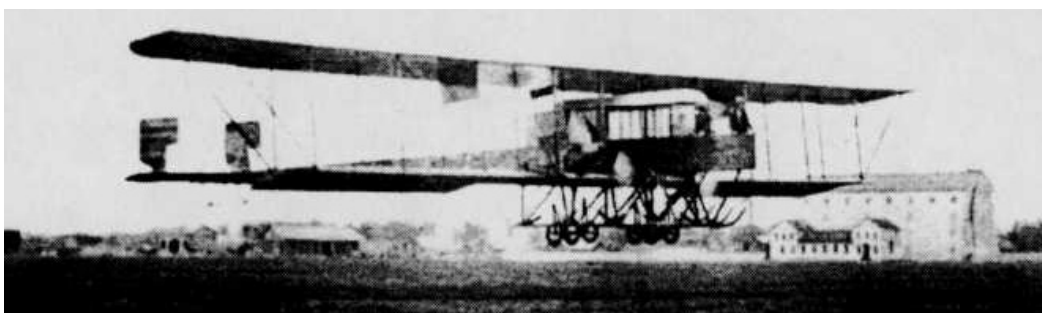
Для истории отечественной авиации эта дата характерна утверждением нового конструкторского приоритета: 13 мая 1913 года в небо над Петербургом поднялся первый в мировой воздухоплавательной практике четырехмоторный самолет.



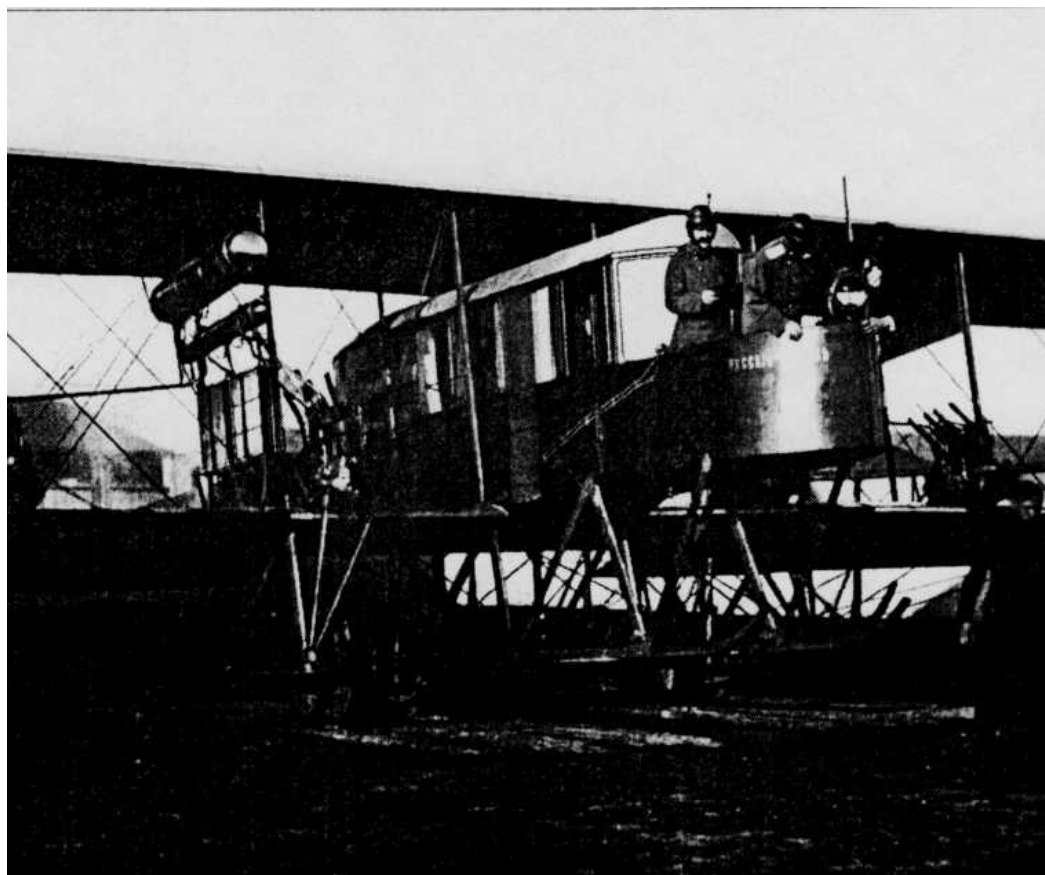
Сикорский Игорь Иванович (1889–1972 гг.)

Построенный на Русско-Балтийском вагонном заводе многомоторник был еще и крупнейшим для своего времени воздушным судном. Автор проекта «Русского витязя», главный конструктор авиационного отдела предприятия Игорь Иванович Сикорский, несмотря на молодость (он родился в Киеве в 1889 году), имел к тому моменту за плечами два созданных им вертолета и самолет С-1 (чтобы взлететь, ему не хватило мощности силовой установки), а главное — четыре типа машин (С-2, С-3, С-4, С-5), на которых он совершил 16 полетов.

Столь впечатляющий успех в пионерной отрасли стал возможен благодаря неординарно сложившейся судьбе. С 14 лет Игорь учился в Петербургском морском кадетском корпусе (1903–1906), затем в технической школе де Ланно во Франции (1906–1907), Киевском политехническом институте (1907–1908), школе при аэродроме Жовиси под Парижем (1909).



«Русский витязь» идет на посадку.



И. И. Сикорский на носовом балконе самолета «Русский витязь» демонстрирует прожектор члену Императорского Военного совета генералу А. В. Каульбарсу.

Закономерным развитием рано сформировавшегося интереса к технике и авиации была конструкторская активность, приведшая к разработке в 1912–1913 годах самолетной серии «Гранд», первенцем которой оказался «Русский витязь», а продолжением «Илья Муромец».

«Русский витязь» создавался явочным порядком, без предварительного макета. Конструктор давал только принципиальную схему с указанием основных размеров элементов, все остальные вопросы решались в цехе по ходу постройки машины. Рабочие чертежи для серийного производства снимались с натуры пятью-шестью чертежниками. Они делали это тогда уже на плазах (фанерных листах), что было позаимствовано у судостроителей.

Совершавший сто лет назад исторический полет самолет Сикорского являлся бипланом деревянной конструкции с четырьмя двигателями по 100 л. с. (около 74

кВт), имел неубираемое шасси, размах верхнего крыла 27 м, нижнего — 20 м, длину корпуса 20 м, взлетную массу 3940 кг, нагрузку 1440 кг, дальность полета составляла 170 км, потолок набираемой высоты — 600 м, скорость — 90 км/ч.

Всегда большой соблазн — искать современные параллели. Наверное, в данном случае все и так ясно. Прошедший век отличался ни с чем несравнимым прогрессом летательной техники. Человек просто взял и улетел в другую эпоху — космическую.

Источники: Лешаков П. С., Масалов В. Г., Муравьев В. К., Польский А. А. *История развития авиации и государственной системы летных испытаний. 1908–1920 гг.* — М.: Корпорация ВЕСТ, 2007. — 136 с.; *Военный энциклопедический словарь.* — М.: Воениздат, 1983. — 863 с. (С.645,671).

