



ЮРИЙ САВИНСКИЙ

РУССКАЯ ДУША
ВЕЛИКОГО
УКРАИНСКОГО
АМЕРИКАНЦА

Юрий Савинский

**Русская душа великого
украинского американца**

«ЛитРес: Самиздат»

2017

Савинский Ю. Э.

Русская душа великого украинского американца /
Ю. Э. Савинский — «ЛитРес: Самиздат», 2017

В России Игорь Сикорский, будучи молодым человеком, спроектировал и построил многомоторные самолеты "Русский Витязь", "Илья Муромец", которые заложили основы мировой бомбардировочной авиации. После революции и начала гражданской войны он был вынужден эмигрировать в США, где стал основателем гигантской империи вертолетов. Россия помнит и чтит память своего бывшего соотечественника.

Содержание

ЮРИЙ САВИНСКИЙ	6
Конец ознакомительного фрагмента.	8

ЮРИЙ САВИНСКИЙ РУССКАЯ ДУША ВЕЛИКОГО УКРАИНСКОГО АМЕРИКАНЦА

Игорь Иванович Сикорский рос в украинской семье, говорил, думал и писал на русском языке, в России спроектировал и построил первый в мире тяжелый боевой самолет «Илья Муромец», в Америке прославился как конструктор гидросамолетов и вертолетов. Император Николай II отметил Сикорского орденом Св. Владимира, американские президенты Гарри Трумэн и Линдон Джонсон вручали ему награды: Мемориальный Приз братьев Райт и высшую национальную награду США «За научно-технические достижения в области фундаментальных и прикладных наук».

Он родился в Киеве 25 мая 1889 года. Глава семьи – известный ученый психолог, мать имела медицинское образование, после замужества не работала, отдавая себя детям. Игорь в семье был пятым ребенком. В раннем детстве у него проявилась сохранившаяся до конца жизни страсть к изготовлению различных механизмов. Он мастерил игрушечные машинки, генераторы, к удивлению родителей построил даже мотоцикл с паровым двигателем. После окончания киевской гимназии в 1903 году он поступил в Санкт-Петербургский морской кадетский корпус, но через три года решает оставить военную карьеру и, окончив общий курс кадетского корпуса, уезжает во Францию, где полгода учится в технической школе Дювиньо де Ланно. Юность Игоря совпала по времени с юностью авиации. Париж того времени – Мекка поклонников авиации, и Сикорский с восторгом наблюдает полеты первых отважных покорителей воздушного океана Луи Блерио, Фердинанда Фербера.

Осенью 1907 года Сикорский поступил в Киевский политехнический институт. Однако студентом он числится всего два года. Не хочется тратить время на изучение теории, когда рядом плещутся волны авиационной жизни. В 1908 году, будучи на каникулах в Германии, он из прессы узнает о первых полетах винтовых летательных аппаратов и, особо не мудрствуя, в номере отеля начинает строить модель вертолета.

В мае 1909 года, после недолгого пребывания в Париже, где он купил 25-сильный мотор "Анзани", Игорь возвращается в Киев и принимается за создание стенда, имитирующего главные черты вертолета.

Через три месяца на лужайке сада возникает причудливое сооружение – два соосных двухлопастных несущих винта противоположного вращения с частотой 160 об/мин установлены в деревянной клетке, на полу которой укреплен двигатель. Трансмиссия выполнена в виде ременной передачи и трех конических шестерен. Диаметр верхнего винта 4,6 м, нижнего 5 м. Управление величиной общего шага лопастей возможно перемещением установленных на каждом валу сверху и снизу винта кольцевых муфт, от которых к лопастям тянется рояльная проволока. Масса конструкции – 205 кг.

Первый запуск: обороты двигателя растут, винты не вращаются. Обычный недостаток ременной передачи – проскальзывание ремня относительно шкива. Проблему решает прижимной ролик. Теперь винты вращаются, но, снова, все не слава богу – страшная тряска. Лопастями снимаются, балансируются, делаются более жесткими в плоскости вращения. Теперь вроде бы несущие винты раскручиваются нормально: 40, 60, 80, 100 об/мин. Вблизи 120 об/мин – резкое возрастание вибраций, явные признаки резонанса. Неприятное явление Игорь устраняет просто – в полый вал верхнего винта забивает деревянный стержень. Теперь – полный газ! Двигатель взревел, винты вышли на расчетные обороты, аппарат рванулся вверх – одной более легкой стороной. Игорь предотвратил опрокидывание, быстро запрыгнув на приподняв-

шуюся часть стенда. Дальнейшие испытания с использованием специальных весов показали, что несущие винты способны развивать подъемную силу не более 160 кг – на 45 кг меньше массы конструкции.

Ранней весной 1910 года Игорь заканчивает постройку второго, более совершенного аппарата. Теперь это практически натуральный вертолет с осевой схемой с трехлопастными несущими винтами. Диаметр верхнего винта 5,4 м, нижнего 5,8 м. Лопасты деревянные, обшитые перкалью. Опора главных валов – подшипник, установленный в вершине стержневой пирамидальной фермы. Фюзеляж в виде прямоугольной клетки выполнен из стальных труб, к ним, в носу аппарата, прикреплен 25-сильный «Анзани», в верхней части – редуктор, состоящий из трех конических шестерен. Над двигателем – топливный и масляный баки, пилот располагался на деревянном полу под редуктором. Массу конструкции удалось снизить до 182 кг.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.