

Sekcja Wychowanków Politechniki Kijowskiej
przy
Zarządzie Głównym Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT

Mychajło Zhurowskyj

WSPOMNIENIA Z KIJOWA

XX

IGOR SIKORSKI

Wrocław

maj

2009

Mychajło Zhurowśkyj
Akademik Narodowej Akademii Nauk Ukrainy,
Rektor Narodowego Technicznego Uniwersytetu Ukrainy
„Kijowski Instytut Politechniczny”

IGOR SIKORSKI

Tłumaczenie i skład komputerowy: Józef Węgrzyn
Redaktor: Janusz Fuksa
W procesie wydawniczym uczestniczył: Andrzej Sarzyński

IGOR SIKORSKI CZŁOWIEK, KTÓRY WCIELIŁ W ŻYCIE MARZENIE LEONARDA DA VINCI

Chłopczyk lubił słuchać opowiadań mamy o nieskończoności Wszechświata, zagadkowości gwiazd, o tajemnicach mórz i oceanów, o cudownym i ciekawym świecie, który roztaczał się poza ścianami kijowskiego mieszkania. Lecz najbardziej uwagę chłopczyka przyciągały opowiadania o geniuszu XV wieku Leonardo da Vinci i o jego idei powstania „żelaznego ptaka” – latającej maszyny, która miała unosić się w powietrze pod działaniem potężnego śmigła, bez jakiegokolwiek rozędu.

Kiedys po przeczytaniu powieści Juliusza Verne'a „Robur Zdobywca” chłopcykowi przyśniło się, że przebywa na pokładzie statku latającego. Niby wchodzi do rozkosznego salonu, z którego okien daleko w dole widać morze, wyspę z zielonymi palmami. Wówczas nie wiedział on jeszcze, że sen urzeczywistni się za trzydzieści lat – wszystko to zobaczy na pokładzie własnoręcznie zaprojektowanego samolotu-amfibii.

Chłopczyk nazywał się Igor Sikorski. Poszcęściło się mu wcielić w życie większość marzeń dzieciństwa i stać się jedną z najjaśniejszych postaci XX wieku – gotowym na wszystko pilotem pierwszych samolotów, twórcą całego pokolenia niewidzianych wcześniej „żelaznych ptaków”, myślicielem i filozofem, człowiekiem, który po pięciu wiekach wcielił w życie marzenie wielkiego Leonarda da Vinci.

Rodzina

Rodzina Sikorskich dobrze znana była w Kijowie. Przede wszystkim dzięki ojcu Iwanowi Aleksiejewiczowi, wybitnemu psychiatrze, którego prace naukowe nie utraciły znaczenia po dziś dzień. Doktor medycyny, członek stowarzyszeń naukowych kilku krajów, wieloletni kierownik katedry Uniwersytetu Kijowskiego Świętego Włodzimierza, założyciel i redaktor czasopisma «Вопросы нервно-психической медицины и психологии» („*Problemy medycyny neuropsychicznej i psychologii*”), potrafił jeszcze aktywnie zajmować się działalnością społeczną. Brał udział w życiu duchowo-religijnym Kijowa, gdyż jako syn i wnuk prawosławnych kapłanów swego czasu ukończył szkołę i seminarium duchowne. Wybitny malarz Wiktor Wasniecowa uwiecznił rysy Iwana Sikorskiego we freskach soboru Włodzimierza, obierając go jako wzór dla obrazu świętego Jana Chrzciciela.

Igor Sikorski urodził się 6 czerwca (25 maja według starego stylu) 1889 roku. Bardzo ważną rolę w jego życiu odegrała matka Maria Stefanowna. Była wysoce wykształconą kobietą, lecz całe swoje życie poświęciła rodzinie, w której, oprócz Igora, była jeszcze czwórka dzieci. Dom Sikorskich zawdzięczał jej szczególną przytulność i twórczą atmosferę, która jest tak potrzebna dla harmonijnego rozwoju nieprzeciętnych osobowości. Lata dzieciństwa przyszłego konstruktora lotnictwa rozjaśniło światło kultury, sztuki i głębokich wiadomości o otaczającym świecie, które dała mu rodzina i które określiły jego dalszy los.

Lata nauki

W 1900 roku Igor Sikorski rozpoczął naukę w Pierwszym Gimnazjum Kijowskim – najstarszym kijowskim zakładzie naukowym. W różnych latach jego absolwentami byli: malarz Nikołaj Ge, badacz Kijowa Nikołaj Zakrewski, literat i działacz państwowy Anatolij Łunaczarski, ekonomista Nikołaj Bunge, pisarze Konstanty Paustowski i Michaił Bułhakow. Jednak nauka w gimnazjum klasycznym była w istocie nauką humanistyczną, a chłopca interesowały nauki ścisłe. Starszy brat Igora Siergiej uczył się w Morskim Korpusie Kadetów w Sankt Petersburgu i wiele opowiadał o tym elitarnym zakładzie naukowym, który w ciągu dwóch stuleci swego istnienia wykształcił wybitnych dowódców floty, morskich inżynierów i uczonych. Dlatego rodzice zdecydowali się oddać tam również młodszego syna.

Nauka w Morskim Korpusie Kadetów Igora przebiegała z powodzeniem, lecz szybko zrozumiał on, że kariera wojskowa go nie pociąga. W tym czasie ukształtował się krąg jego zainteresowań: starał się on odnotowywać wszystkie nowości w dziedzinie techniki, po lekcjach często coś konstruował w warsztatach uczelnianych. A po ukazaniu się informacji gazetowych o lotach braci Wright decyzja ostatecznie dojrzała: chce budować aeroplany i latać na nich. Dlatego po ukończeniu w 1906 roku klas ogólnych porzucił korpus z zamiarem wstąpienia do szkoły, gdzie można by było zrealizować te marzenia. Ale w Rosji takich szkół jeszcze nie było. W dodatku, w związku z wydarzeniami rewolucyjnymi 1905 roku, większość wyższych zakładów naukowych w kraju tymczasowo zamknięto. Rodzice zdecydowali się więc skierować syna na naukę za granicą.

Sikorski wyjeżdża do Paryża, gdzie rozpoczyna naukę w szkole technicznej. Jednak poziom kształcenia nie zadowala go i po sześciu miesiącach wraca do domu i wstępuje do Kijowskiego Instytutu Politechnicznego Imperatora Aleksandra II.

KPI, założony w 1898 roku na wzór paryskiej Ecole Polytechnique, był wyższą szkołą techniczną nowego typu, gdzie studenci otrzymywali głębokie przygotowanie z matematyki, fizyki, chemii i innych przedmiotów, na których budowano wykłady ogólnych kierunków inżynierskich. Nauka łączyła się z pracą zawodowo-praktyczną na produkcji i w laboratoriach. Na wszelki sposób zachęcano wykładowców i studentów do pracy naukowo-doświadczalnej i praktycznej w kołach naukowych. Od samego początku instytut miał cztery wydziały: mechaniczny, chemiczny, inżyniersko-budowlany i rolniczy. Ale już w 1899 roku wykładowcy wystąpili z wnioskiem o utworzenie piątego wydziału – aeronautycznego.

Na czele tych poczynań stanął jeden z największych w tych latach entuzjastów awiacji profesor Nikołaj Artemjew, utalentowany uczeń Nikołaja Żukowskiego. Otwarcie wydziału wówczas nie powiodło się, ale z inicjatywy profesora w latach 1905 – 1906 przy wydziale mechanicznym zorganizowana została sekcja aeronautyczna z oddziałami aeroplanów, helikopterów, ornitopterów i silników. Sekcja stała się faktycznie głównym ośrodkiem naukowo-badawczym i konstrukcyjnym awiacji w Imperium Rosyjskim. Toteż w okresie lat 1909 – 1912 kijowscy entuzjaści stworzyli prawie 40 różnych typów samolotów – więcej niż wybudowano w innym centrum rosyjskiej awiacji – Sankt Petersburgu. Oczywiście, że aktywnym uczestnikiem oddziału helikopterów został Igor Sikorski.

Pierwsze konstrukcje

Już latem 1908 r. student Sikorski rozpoczął prace nad przygotowaniem i budową swego pierwszego śmigłowca. Pracował na podwórku ojca i w garażu lotniczym KPI. Igor ostro odczuwa brak silnika o niezbędnej mocy. W styczniu 1909 r. wyjeżdża do Paryża, by zdobyć tam doświadczenie i kupić silnik. Należy oddać należne jego ojcu: rozumie on, że problem, którym zajął się jego młodszy syn, nie jest tymczasowym zachwytem, dlatego nie tylko pomaga mu pieniędzmi, ale także udziela błogosławieństwa na dalszą pracę. List polecający do jednego z najbardziej znanych w tym czasie awiatorów Ferdynanda Ferbera daje mu profesor KPI, autor konstrukcji pierwszych krajowych szybowców Nikołaj Delone. Właśnie Ferber został pierwszym instruktorem lotniczym Sikorskiego i doradcą w wyborze niezbędnych materiałów i urządzeń. Po trzech miesiącach przebywania we Francji Igor Sikorski wrócił do domu nie tylko z nową wiedzą i literaturą, ale najważniejsze – z silnikiem „Anzani” o mocy dwudziestu pięciu koni mechanicznych dla swego wiroplatu.

Lecz, niestety, pierwszy śmigłowiec nie zdołał wznieść się w powietrze. Przy czym jego próby ujawniły wiele szczegółów, które należało brać pod uwagę przy projektowaniu podobnych aparatów. Uwzględniwszy wyniki prób i ponownie odwiedzwszy Paryż na wiosnę 1910 r. Igor Sikorski stworzył swój drugi śmigłowiec. Jednak i ten nie mógł wzlecieć. Przyczyny tkwiły nie w błędach i uchybieniach opracowującego, lecz w braku silnika o odpowiedniej wadze i mocy. Młody konstruktor rozumiał to i równoległe z wiroplatem zaczął opracowywać swój pierwszy aeroplan. Wraz ze swoim kolegą z instytutu Fiodorem Bylinkinem stanął na czele grupy podobnie myślących kolegów. Młodzi entuzjaści zorganizowali warsztaty lotnicze w dwóch specjalnie do tego celu wybudowanych hangarach w KPI i na Kureniewce (*dziś jedno z osiedli Kijowa – przypisek tłumacza*). Dobrowolnymi pomocnikami konstruktorów lotniczych stali się ich koledzy studenci z tego samego roku. Do pracy zaangażowani zostali również robotnicy – blacharze, cieśle, ślusarze. Wynikiem wspólnej twórczości Bylinkina, Sikorskiego i jeszcze jednego politechnika Wasyla Jordana stały się samoloty BiS-1 i BiS-2. Wśród wyrobów warsztatów Bylinkina i Sikorskiego były również aerosanie własnej konstrukcji, które w 1909 r. wywołały zachwyt wśród kijowian w czasie święta sportowego na pieczerskim hipodromie. Po pewnym czasie Bylinkin odszedł od aktywnej działalności konstruktorskiej, warsztaty przeszły do pełnej dyspozycji I. Sikorskiego. Właśnie tu zbudowane zostały jego maszyny, które już pewnie latały: S-3, S-4, S-5 i rekordowy S-6.

Budowę tego ostatniego poprzedzały próby aerodynamiczne, które Sikorski przeprowadzał na stacji przez siebie wykonanej. Ich wyniki uwzględniono przy konstruowaniu gondoli dla pilota z pasażerami, podwozia, zbiorników benzyny i chłodnic, co przy wykorzystaniu silnika „Argus” o mocy 100 koni mechanicznych umożliwiło Sikorskiemu pobicie w dniu 29 grudnia 1909 r. światowego rekordu prędkości – 111 km/h. Sikorski swoje aeroplany pilotował własnoręcznie. Rekordy osiągnął również następny wytwór młodego konstruktora – S-6A.

Opierając się na głębokiej fundamentalnej wiedzy inżynierskiej, którą otrzymywał w KPI, Igor Sikorski konsekwentnie opracowywał własną teorię budowy aparatów latających. Jej podstawą stał się oryginalny sposób wcześniejszego obliczania właściwości lotnych przyszłej maszyny. Dawało to konstruktorowi możliwość określenia w postaci ogólnej wszystkich podstawowych cech i charakterystyk aeroplanu – jego prędkości poziomej i pionowej, czasu, drogi rozbiegu itp. Aeroplany, zbudowane przez Sikorskiego w Kijowie, potwierdziły w praktyce prawidłowość jego zasad, obliczeń i wykresów graficznych.

W kwietniu 1912 r. samolot S-6A pokazany został na Moskiewskiej Wystawie Aeronautyki, gdzie otrzymał Wielki Złoty Medal „Za użyteczną pracę w aeronautyce i za samodzielne opracowanie aeroplanu własnego systemu, który uzyskał niezwykle wyniki”, nadany przez Rosyjskie Towarzystwo Techniczne.

Główny konstruktor

Właśnie wówczas studenta KPI Igora Sikorskiego zaprosił do pracy wybitny organizator przemysłu, przewodniczący zarządu Petersburskiej Spółki Akcyjnej „Rosyjsko-Bałtyckie Zakłady Wagonowe” Michaił Szydłowski. Młody awiator został głównym konstruktorem wydziału lotniczego tego słynnego przedsiębiorstwa.

Z tym przedsiębiorstwem związane są największe osiągnięcia Sikorskiego w budownictwie lotniczym w Rosji. Tutaj mógł on zrealizować ideę zwiększenia mocy, niezawodności i bezpieczeństwa samolotów przez ich wyposażenie w kilka silników. W tym czasie takie rozwiązanie uważane było za pionierskie. W krótkim czasie wybudowano wielosilnikowe aeroplany „Grand” i „Ruskij Witiaż”, które stały się poprzednikami czterosilnikowego „Ili Muromca”, jaki otrzymał miano najlepszego samolotu I wojny światowej. Tu opracowano jego uzbrojenie, sformowano oddział bojowy tych olbrzymów oraz zorganizowano szkolenie załóg.

Początkowo Duma Państwowa sprzeciwiała się wydzieleniu środków na zakup tych samolotów przez resort wojskowy. Powodem odmowy było powszechne przekonanie, że tak ogromny aparat nie będzie w stanie unieść się wyżej niż na 1000 metrów. W odpowiedzi Sikorski zaprosił do lotu pięciu posłów dumy i wraz z nimi na pokładzie ustanowił światowy rekord wysokości – 2000 metrów! A największych pesymistów przekonał ostatecznie przelot Sikorskiego, wraz z trzema członkami załogi, w czerwcu 1914 r., na trasie Petersburg – Kijów – Petersburg.

Ranek 17 czerwca 1914 r. wg starego stylu był w Kijowie pochmurny. Ciężkie chmury prawie zaczepiały o starodawne dzwonnice i wydawało się, że za chwilę na ziemię spadnie rześisty deszcz. Jednak zła pogoda nie przeszkodziła kilkudziesięciu członkom Kijowskiego Towarzystwa Aeronautyki, studentom i wykładowcom KPI oraz dziennikarzom zebrać się na kureniowskim lotnisku. Wszyscy w napięciu wpatrywali się w niskie niebo. W końcu z daleka doniósł się śpiew silników i z popielatego kisielu chmur wynurzył się aeroplan o nieznanym dotychczas konstrukcji. Szybko przybliżał się i wyraźnie powiększał w rozmiarach tak, że można było rozróżnić wszystkie jego cztery silniki i ocenić całą moc i potęgę tego ogromnego ręcznie wytworzonego ptaka. Samolot opisał nad lotniskiem duży krąg i miękko wylądował. Zakończył się pierwszy etap przelotu Petersburg – Kijów.

Drugi jego etap – przelot z Kijowa do Petersburga – rozpoczął się 29 czerwca i z jednym lądowaniem pośrednim dla tankowania uzupełniającego trwał nieco więcej niż czternaście godzin. Na polu lotnym w Sankt-Petersburgu odważnych pilotów osobiście spotkał i powitał imperator car Mikołaj II. Społeczność i prasa szeroko witały konstruktora „Ilji Muromca” i uczestników przelotu, przecież całemu światu udowodniono przewagę maszyn wielosilnikowych. Ponadto zdobyte zostało pierwsze doświadczenie lotu w złych warunkach pogodowych według przyrządów. Przy tym prawdziwą wagę wydarzeń zaciemniało już przygnębiające przecucie pierwszej wojny światowej.

Pierwsza światowa

Podczas pierwszej wojny światowej na uzbrojeniu armii rosyjskiej były nie tylko wielosilnikowe „Muromce”, lecz i inne aeroplany Sikorskiego: lekkie niszczyciele, zwiadowca morski, lekki niszczyciel wywiadowczy, dwusilnikowy niszczyciel bombardujący i szturmowiec – praktycznie pełny park wszystkich typów samolotów wojskowych. Przy tym trwała praca nad udoskonaleniem „Muromców”. Korekty do konstrukcji wprowadzane były stosownie do zastosowania bojowego aeroplanów i z uwzględnieniem życzenia załóg. Właśnie dlatego znaczną część swego czasu Sikorski spędzał nie na zakładzie, lecz bezpośrednio w rejonie działań bojowych. Wiadomo, że S-22 („Ilja Muromiec”) miał ponad dwadzieścia modyfikacji. Jego charakterystyki były imponujące: rozpiętość skrzydła górnego osiągała 32 metry, długość kadłuba wahała się od 17,1 do 23,5 metra, ciężar startowy samolotu – ponad 5 t, prędkość w locie poziomym – 140 km/h, wysokość lotu – 4000m. „Muromce” miały specjalne urządzenia do podwieszania bomb, wyposażane były początkowo w mechaniczny, a następnie elektryczny wyrzutnik bomb i celownik optyczny. Na zamówienie wojska zbudowano łącznie 85 takich maszyn.

Emigracja

Nagle wszystko zaprzepaszczone. Po wydarzeniach lutowych 1917 r. pracę w RBWZ zaczęto wyhamowywać i po jakimś czasie praktycznie ją wstrzymano. Wkrótce władza bolszewicka podjęła uchwałę o zwinięciu przemysłu lotniczego w kraju. Niebawem to stanowisko władzy w odniesieniu do rozwoju własnego przemysłu lotniczego zmieniono, lecz czas i, najważniejsze, wykwalifikowane kadry częściowo utracono, bo ktoś musiał po prostu przeżyć i odszedł z lotnictwa, kogoś innego represjonowano, ktoś wyjechał za granicę. Wśród tych ostatnich był również Igor Sikorski.

Wśród przyczyn, które zmusiły go do porzucenia ojczyzny, było również realne zagrożenie aresztem i represjami. Igora Iwanowicza potajemnie uprzedzono o tym, bo jego ojciec miał poglądy konsekwentnego monarchisty, a po znanej sprawie Bejlisa, w której jako ekspert podtrzymał stronę oskarżenia, zasłynął jako otwarty reakcjonista. Nic dziwnego, że trafił do wykazów proskrypcyjnych, a jego areszt był tylko kwestią czasu. Ale „*czrezwyczajka*” spóźniła się: w przeddzień aresztu Iwan Sikorski zmarł, i gdy „ludzie w skórze” przyszli po niego, zobaczyli tylko trumnę na stole.

Starszy brat wybitnego konstruktora po ukończeniu Morskiego Korpusu Kadetów został carskim oficerem i służył w wojskowo-morskiej instytucji sądowej, co samo z siebie oznaczało wówczas wyrok. Sam Igor Iwanowicz w wieku 25 lat został kawalerem Orderu Świętego Włodzimierza IV stopnia, który pod względem ważności odpowiadał Orderowi Świętego Jerzego, i niejednokrotnie odznaczany był innymi nagrodami carskimi.

Na obczyźnie

W marcu 1918 r. Igor Sikorski wyjechał do Francji. W tym czasie w zrujnowanym przez wojnę kraju było nie do nowych projektów lotniczych. Pracy dla niego nie było, dlatego po pewnym czasie Sikorski wyruszył do Stanów Zjednoczonych.

Niewymownie ciężkie były pierwsze lata pobytu Sikorskiego w Ameryce. Przemysł lotniczy uległ zmniejszeniu również i tu. Nawet w znanych przedsiębiorstwach zamówień było niewiele. W końcu znanemu konstruktorowi udało się podjąć pracę wykładowcy matematyki w jednej ze szkół dla rosyjskich emigrantów w Nowym Jorku. Równolegle rozpoczął odczyty o awiacji i jej perspektywach w różnych organizacjach społecznych, a jednocześnie zaczął opracowywać samolot pasażersko-towarowy.

Wkrótce jego entuzjazm zainspirował niewielką grupę współrodaków, którzy zdecydowali się zbudować ten samolot, i w marcu 1923 r. do realizacji pomysłu utworzono kompanię Sikorsky Aeroengineering Corporation. Wszyscy jej założyciele byli uchodźcami z Rosji. Powierzchnie produkcyjne wynajmowali w farmie drobiu na Long Island – przedmieściu Nowego Jorku. Źródłem wielu części i materiałów stało się zwałowisko samochodowe. Cały czas brakowało środków na budowę samolotu i dlatego założyciele kompanii ogłosili przedpłatę na jej akcje wśród rodaków. W najtrudniejszym momencie udzielił pomocy jeszcze jeden wielki współrodak – kompozytor Siergiej Rachmaninow, który nabył akcje za pięć tysięcy dolarów – dość znaczną jak na owe czasy kwotę, i nawet zgodził się w celach reklamowych objąć stanowisko wiceprezydenta kompanii. Dzięki tej pomocy entuzjastom udało się wynająć bardziej dogodne do pracy pomieszczenie – prawdziwy hangar na znajdującym się nieopodal lotnisku.

Budowa pierwszego na ziemi amerykańskiej samolotu Igora Sikorskiego S-29A („A” oznaczało „amerykański”) zakończona została w 1924 roku. Próbę maszyny przeprowadził sam konstruktor. Samolot okazał się bardzo udany, miał dobre charakterystyki: mógł przewozić do 1900 kg ładunku użytecznego, miał niezłą prędkość lotu i niewielką prędkość lądowania, co dawało możliwość wykorzystania jako lotniska niedużych placów. W 1927 r. samolot został sprzedany znanemu pilotowi i biznesmenowi Rosco Turnerowi, który wykonywał przewozy czarterowe po całym kraju. Następnie sprzedał on samolot jednemu ze studiów hollywoodzkich, gdzie go pokazano w filmie o bataliach powietrznych pierwszej wojny światowej.

Samolot S-29A zbudowany został w jednym egzemplarzu, lecz dał firmie możliwość polepszenia sytuacji finansowej i uznania w kołach przemysłowych Ameryki. Dzięki temu w ciągu trzech następnych lat opracowano projekty jeszcze

pięciu samolotów, z których cztery zostały zbudowane. Spośród nich warto wymienić pasażerską łódź latającą Sikorskiego S-38, która produkowana była w kilku modyfikacjach i zapewniła, dzięki „rosyjskim skrzydłom”, rozwój sieci transportowej całego kontynentu amerykańskiego. Samolot sprzedawano z tak dużym powodzeniem, że kompania była w stanie nabyć działkę ziemi w Stamfordzie (stan Connecticut), gdzie wkrótce zbudowano nowoczesne zakłady lotnicze – przedsiębiorstwo, które niebawem stało się znane na całym świecie. Prawdziwym arcydziełem tych czasów była czterosiłnikowa amfibia Sikorskiego S-40, mogąca przewozić 40 pasażerów na odległość do 800 km lub 24 pasażerów na 1500 km. Nawiasem mówiąc, właśnie na pokładzie tego olbrzyma Igor Sikorski zobaczył obrazy morza ze swego snu w dzieciństwie...

Znowu śmigłowce

Na początku lat 30. Sikorski ponownie zaczął się zajmować śmigłowcami, jednocześnie opracowując nowe samoloty. Wówczas w przodujących krajach świata stworzono i wypróbowano pierwsze przydatne do pracy konstrukcje samolotów. Szczególnie duże sukcesy odniósł niemiecki konstruktor lotniczy Herman Fokker, którego wiroplaty zostały nawet wyprodukowane w niedużej serii. Takie sukcesy państwa, będącego potencjalnym konkurentem, nie ominęły uwagi rządu amerykańskiego, i w 1938 r. Kongres USA uchwalił „Bill Dorsi” (od nazwiska kongresmana z Pensylwanii F. Dorsi). Dokument ten przewidywał wydzielenie 3 milionów dolarów na zbudowanie śmigłowców dla armii amerykańskiej.

Właśnie wtedy I. Sikorski kończył już wstępne opracowanie konstrukcji swego wiroplatu i gotów był rozpocząć wykonanie tego eksperymentalnego wzorca. Rozumiał on, że układ poprzeczny, który wykorzystywał Fokker w celu poprawy charakterystyk aparatu i który starali się powtórzyć w swoich opracowaniach w większości konstruktorzy z różnych krajów, nie ma przyszłości. Sikorski pozostał wierny układowi z jednym wirnikiem nośnym i śmigłem ogonowym, nad którym rozpoczął pracę jeszcze w KPI. Właśnie ten układ w końcu zapanował w światowej budowie śmigłowców. Już we wrześniu 1939 r. konstruktor sam podjął się przeprowadzenia prób eksperymentalnego śmigłowca VS-300 (S-46). Każdy lot przynosił nową informację o tym, jak zachowuje się w powietrzu taki aparat i co należy jeszcze uczynić, by stał się bardziej niezawodny i bezpieczny. Praca nad tym śmigłowcem pozwoliła także na stworzenie wiroplatu XR-4 (VS-316), który z powodzeniem przeszedł wszystkie próby i został przyjęty w 1942 r. na uzbrojenie przez armię USA. Znamienne jest to, że maszynę oddano do eksploatacji zaledwie po 14 miesiącach od sporządzenia umowy o jej opracowaniu!

Po modernizacji i wyposażeniu tego śmigłowca w potężny silnik o mocy 180 koni mechanicznych produkowano go w dwóch modyfikacjach – YR-4A i YR-4B – oraz wykorzystywano w wojsku do końca wojny, nie tylko w USA, ale także w Wielkiej Brytanii. A na początku 1944 r. piloci śmigłowców w nadzwyczaj ciężkich warunkach pogodowych po raz pierwszy w historii wzięli udział w operacji ratowania marynarzy torpedowca „Terner”, który został zatopiony przez niemiecką łódź podwodną.

Liderzy rynku światowego

Po wojnie w USA rozpoczął się prawdziwy boom śmigłowcowy. Pojawiło się ponad 340 firm, które przystąpiły do opracowania maszyn wiroplątowych dla różnorodnych potrzeb. Jednak firma Sikorskiego wygrywa walkę konkurencyjną i staje się uznanym liderem amerykańskiego i światowego rynku. Jej helikoptery szeroko wykorzystywane są w armii, ochronie brzegowej i życiu cywilnym. Szczególnie skuteczne są one w pracach poszukiwawczo-ratowniczych i sanitarnych. To całkowicie odpowiada pogładowi na tę technikę samego konstruktora: właśnie ratowanie ludzi, a nie udział w działaniach bojowych, uważał Igor Sikorski za główne zadanie śmigłowców. Według szacunków jego syna Siergieja, śmigłowce ojca uratowały życie ponad półtora miliona ludzi.

Olbrzymim sukcesem kompanii było opracowanie helikoptera S-55, który produkowany był ponad 12 lat nie tylko w USA, lecz również na licencjach w Wielkiej Brytanii, Francji i Japonii. Właśnie ta maszyna Sikorskiego stała się pierwszym w historii wiroplątem, który w 1952 r. dokonał transatlantyckiego przelotu.

Nowe maszyny wychodziły z wydziałów kompanii praktycznie co roku. Były to helikoptery dla różnorodnych potrzeb – od biznesowych „motocykli powietrznych” do największego na świecie śmigłowca z silnikami tłokowymi S-56, który przy trzech członkach załogi mógł nieść obciążenie użyteczne 4 tony.

Ostatnim ze śmigłowców, opracowanych osobiście przez Sikorskiego w latach 1954 – 1955, był S-58. Swoimi charakterystykami przewyższał on wszystkie wiropląty pierwszego pokolenia. Jego liczne modyfikacje eksploatowane były tak w celach wojskowych, jak również cywilnych, prawie w pięćdziesięciu krajach świata. Kilka krajów wykupiło licencje na ich produkcję. Wiele z tych maszyn wykorzystuje się po dzień dzisiejszy.

W 1957 r. Igor Sikorski odszedł ze stanowiska głównego konstruktora firmy, pozostawiając sobie obowiązki konsultanta technicznego. Kompania była w rozkwicie, wytwarzając miesięcznie 45 – 55 helikopterów. Jej zakłady wyposażono według ostatniego słowa techniki, opracowywano nowe konstrukcje. Do maszyn firmy Sikorskiego należała większość rekordów światowych, w tym absolutnych. Korporacja Sikorsky Aircraft zajęła jedno z przodujących miejsc w światowej budowie śmigłowców i zdobyła sobie prawo zajmowania go do dnia dzisiejszego.

Inny Sikorski

Na Ukrainie Igor Sikorski znany jest dziś jako genialny konstruktor lotniczy, „ojciec światowej budowy śmigłowców”. Znacznie mniej znana jest jego twórczość religijno-filozoficzna. Najbardziej znaną z prac w tej dziedzinie działalności jest niewielka książeczka „Posłanie modlitwy Pańskiej”, poświęcona analizie modlitwy „Ojcze nasz”. Po raz pierwszy wyszła drukiem w 1941 r., potem wydawana była jeszcze dwukrotnie. W książeczce tej wnuk księdza prawosławnego i głęboki my-

śliciel Igor Sikorski, kontynuując religijną tradycję prawie dwóch tysięcy lat, analizuje z pozycji dnia dzisiejszego każde słowo modlitwy Pańskiej i opowiada współczesnemu czytelnikowi o jej wiecznej aktualności i nieprzemijającej wartości dla duszy chrześcijanina.

Nie można nie wspomnieć również o działalności społecznej Igora Sikorskiego. Brał on aktywny udział w działalności organizacji emigranckich Ameryki, był jednym z inicjatorów utworzenia i przez pewien czas nawet przewodniczącym Funduszu Tołstoja, który pomagał współrodakom za granicą i odegrał szczególną rolę w życiu dziesiątków tysięcy ludzi, których pozbawiła ojczyzny druga wojna światowa.

Zmarł 26 października 1972 r. Zasnął spokojnie i nie obudził się. Opowiadają, że podczas jego pogrzebu ludzie, którzy przyszedli pożegnać się z genialnym współczesnym, zobaczyli na niebie symboliczny znak. Ślady inwersyjne dwóch samolotów, które przelatywały prostopadłymi kursami, utworzyły w niebie biały krzyż, niby żegnając się z wielkim twórcą awiacji.

Powrót do domu

Przez wiele lat imię „mistera Helikoptera”, jak nazywano Igora Sikorskiego na świecie, w Ojczyźnie pozostawało przemilczane – a jakże by inaczej: „biały emigrant”, ulubieniec carskiej rodziny! W popularnej literaturze nawet autorstwo „Ilji Muromca” przypisywane było jakiejś „grupie młodych konstruktorów RB-WZ”. Informacyjny lód zaczął topnieć w końcu lat osiemdziesiątych: w masowych wydaniach pojawiły się artykuły, w których obiektywnie oceniana była działalność Igora Sikorskiego, wyszły drukiem książki o nim. W 1998 r. w KPI odsłonięto tablicę pamiątkową słynnego konstruktora. Upiększyła ona budynek byłego warsztatu doświadczalnego, w którym przelał wiele pracowitego potu były student instytutu. W budynku tym mieści się obecnie Państwowe Muzeum Politechniczne Ukrainy. Najlepsi studenci wydziału układów aerokosmicznych KPI otrzymują corocznie stypendium im. Igora Sikorskiego. Na terenie uniwersytetu dobiega końca budowa pierwszego na świecie pomnika wybitnego konstruktora. Na piedestale pomnika zasłużony rzeźbiarz Ukrainy Mykoła Olijnyk umieścił słowa Igora Sikorskiego, wypowiedziane przez niego już u schyłku życia: „Uchylam kapelusza przed Alma Mater, która przygotowała mnie do podboju nieba”. Oto wielki rodak powraca do domu, do swego rodzinnego Kijowa, do swojej Alma Mater, by zapalić nowe pokolenia studentów politechniki do wcielania w życie fantastycznych marzeń.

Михайло Згуровський

“Дзеркало тижня” nr 13, 5-11 kwietnia 2008 r.,

“Київський політехнік” nr 16, 8 maja 2008 r.