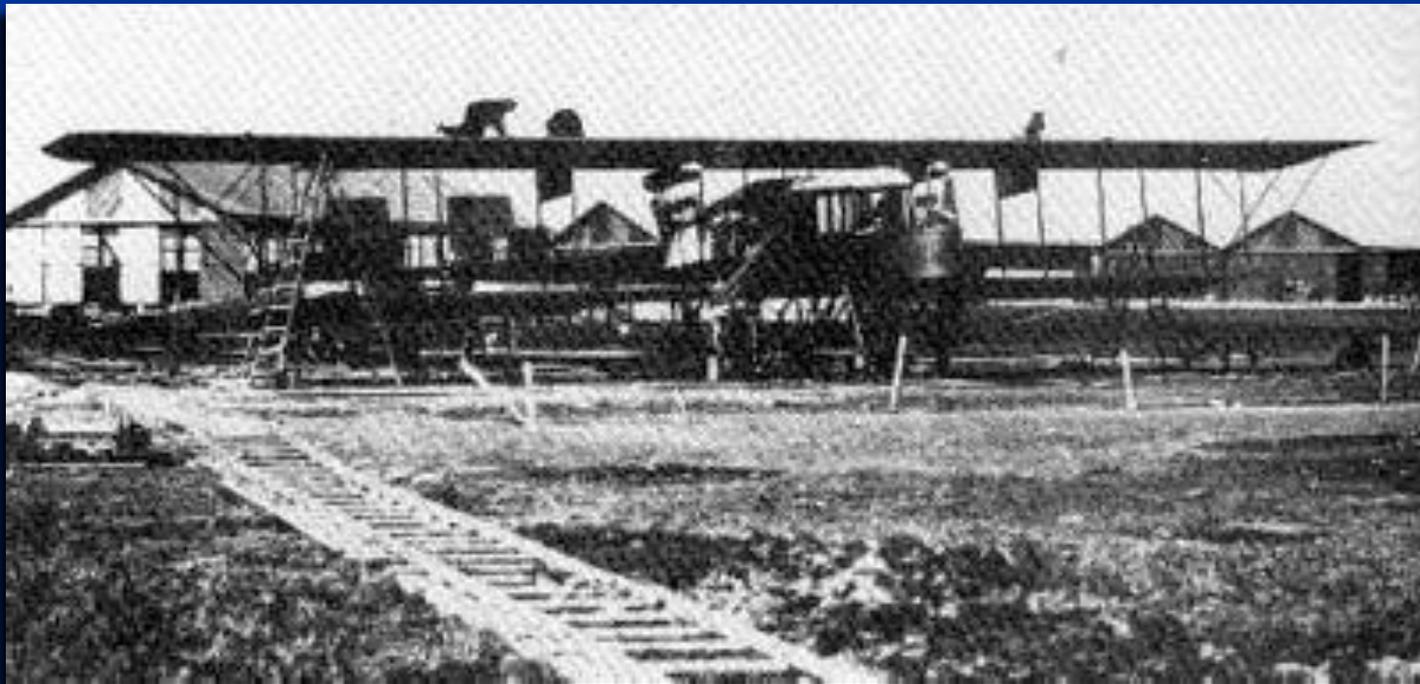


Имевший столько имен самолет прожил короткую, но бурную жизнь. Практически после каждого полета в его конструкцию вносились небольшие изменения – а иногда и серьезные переделки. К двум стосильным моторам добавились еще два таких же, установленных с ними тандемно.

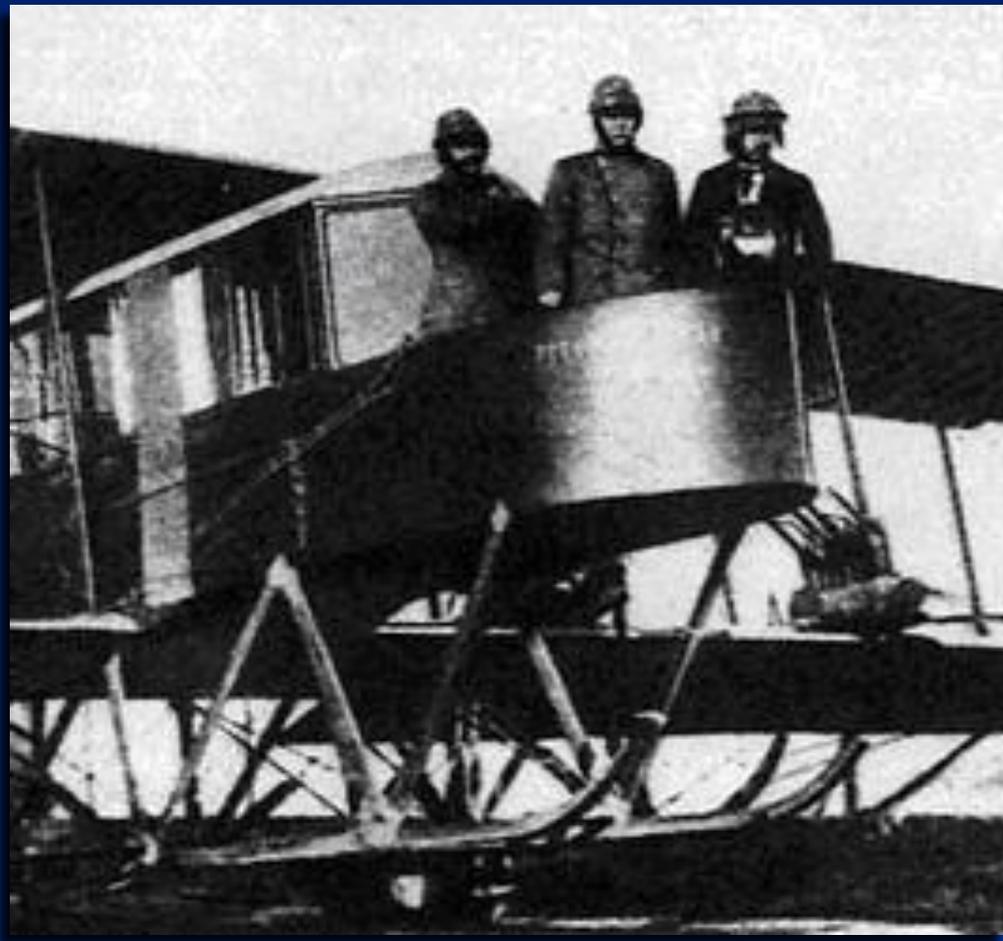


Первый полет  
«Русского  
Витязя» с  
четырьмя  
двигателями  
состоялся  
13 мая  
1913 года.

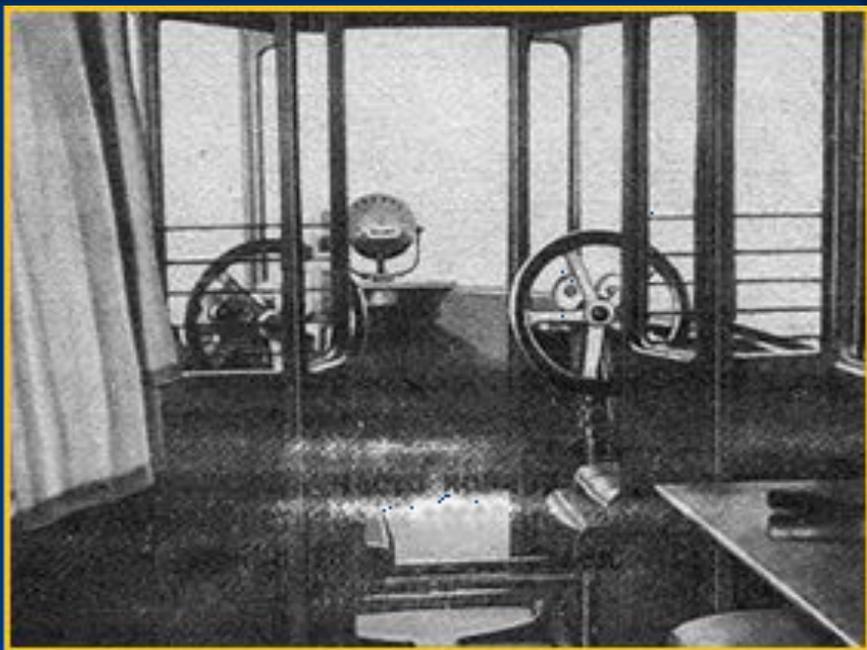
На этой редкой фотографии, сделанной весной 1913 года показано оснащение «Русского Витязя» второй парой двигателей Аргус.



Сикорский на борту  
«Русского Витязя».

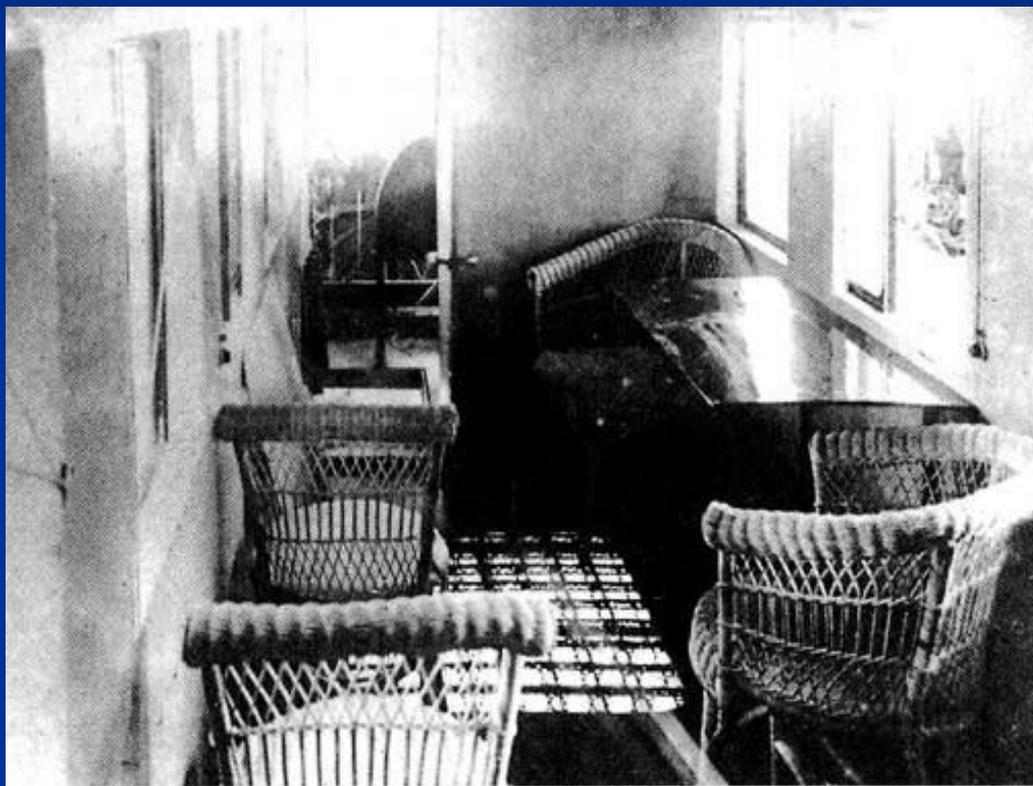


Вместительность «Русского Витязя» составляла 8 человек вместе с пилотом. Впереди кабины был предусмотрен настоящий балкон! В пилотской кабине были установлены приборы, помогавшие пилоту в маневрировании. Вместо ручки управления здесь стоял внушительный штурвал.

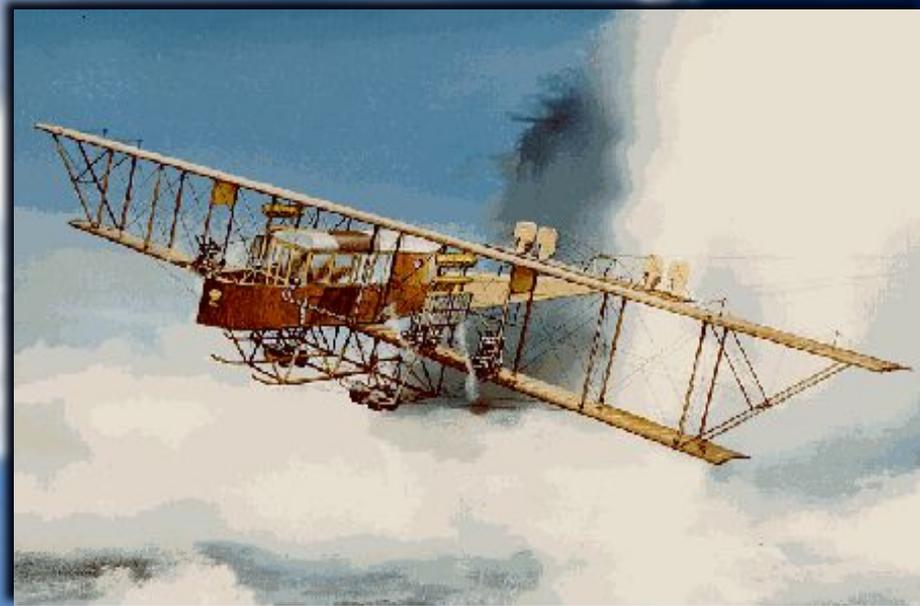


Внутри кабины находился стол, кресла, кабина была освещена. Сикорского можно также назвать «первопроходцем небесной сантехники». Его самолет был оборудован умывальником и туалетом – так конструктор ненавязчиво подчеркивал, что хочет добиться рекордной продолжительности полета.

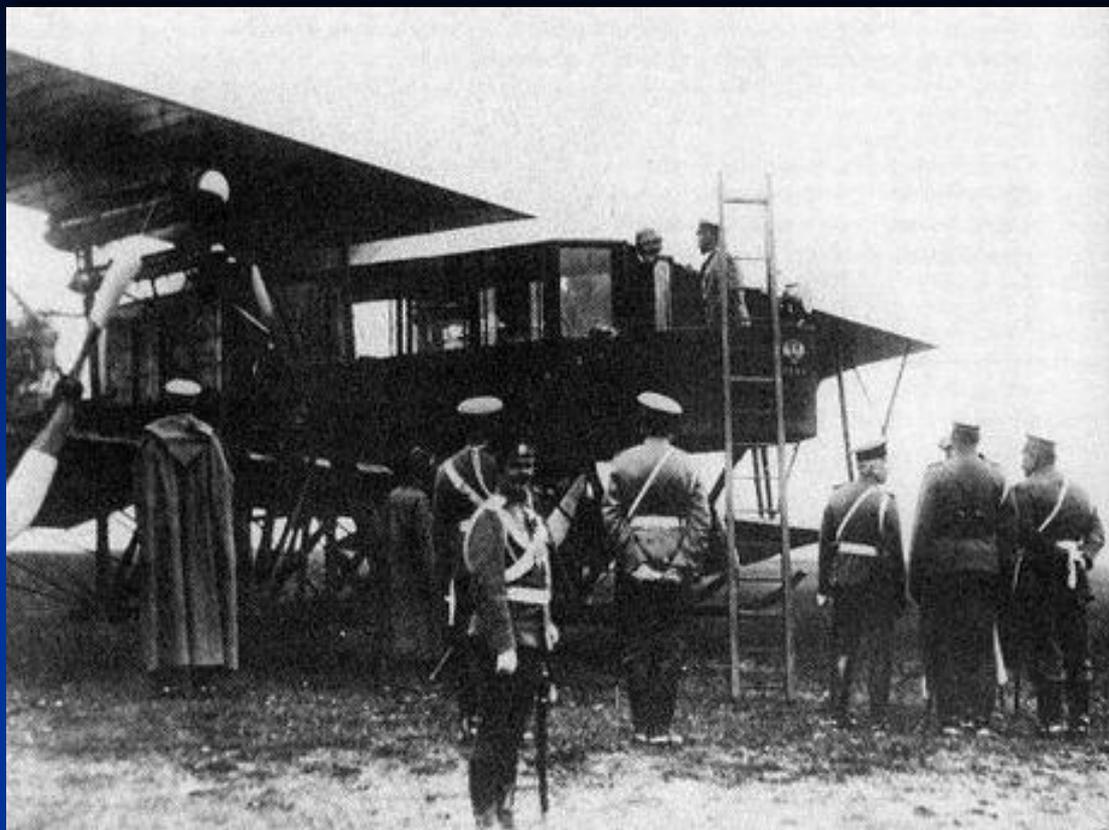
Кабину, кстати, Сикорский именовал рубкой, а салон с плетеными креслами и столиком, находившийся за ней, - кают-компанией. Терминология не случайна – ведь в юном возрасте Игорь воспитывался в Морском кадетском корпусе.



Впрочем, Сикорский не был пионером внедрения морской терминологии в авиацию — можно вспомнить, что еще у знаменитого самолета Можайского фюзеляж назывался лодкой.

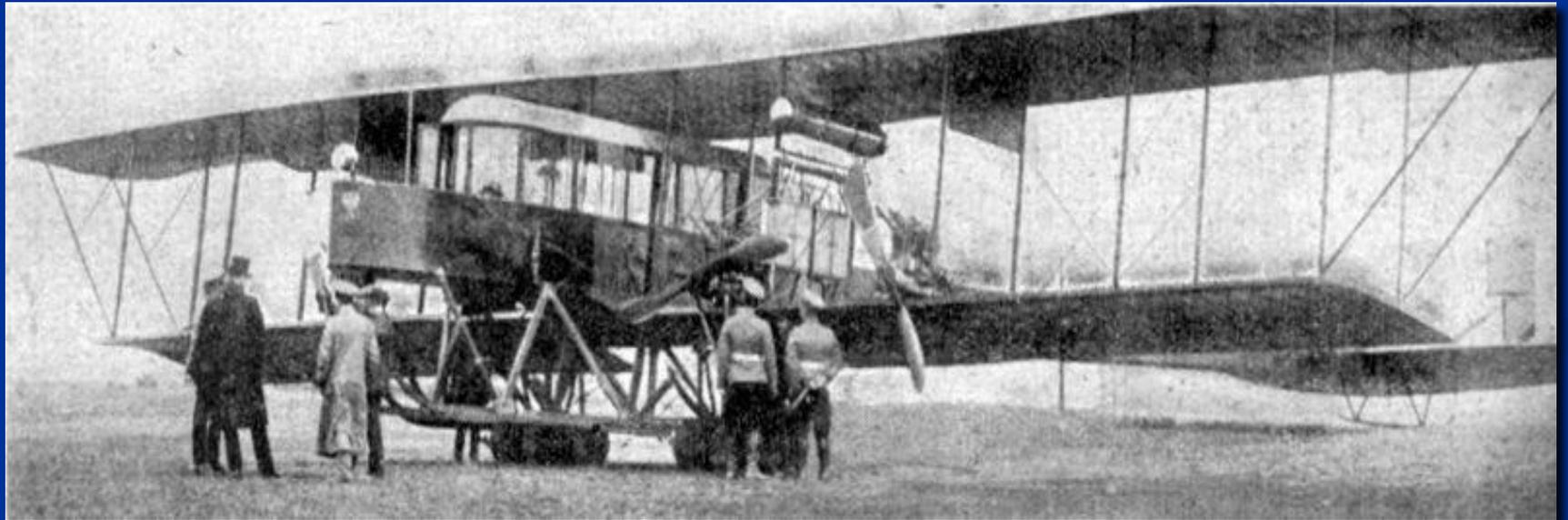


Раньше самым сложным родом войск с технической точки зрения был флот — так что многие инженерно подкованные моряки активно участвовали в становлении авиации. Ну, а многомоторные самолеты, с подачи Сикорского, стали называть «воздушными кораблями».



**Молва о воздушном гиганте прокатилась по России. В Европе удивлялись и не верили. Император Николай II выразил желание осмотреть его. Самолет перегнали в Красное Село, царь поднялся на борт. Вскоре Сикорскому передали от него памятный подарок – золотые часы.**

Самолет, превосходивший по размерам и взлетному весу все, до сих пор построенные, положил начало новому направлению в авиации – тяжелому самолетостроению. Обладая высочайшими по тем временам техническими данными: вес – 3680 кг, длина – 27,5 м, двигатель – 100 л.с., он стал прообразом всех последующих пассажирских авиалайнеров, тяжелых бомбардировщиков и транспортных самолетов.



Существовал «Русский Витязь»  
малое время.

11 сентября 1913 г. на 3-м  
конкурсе военных самолетов  
двигатель, сорвавшийся с  
пролетавшего над «Русским  
Витязем» самолета «Меллер-П»,  
упал на левую коробку крыльев  
русского самолета, сильно  
повредив ее. Самолет не стали  
восстанавливать, к тому же  
материал (дерево) из которого  
он был создан, успел отсыреть  
и вызывал сомнения в  
прочности. Да и на подходе  
был другой новый самолет.



Самолет «Русский Витязь» сыграл важную роль в истории авиации — он являлся прототипом всех дальнейших тяжелых самолетов с двигателями, установленными в ряд на крыле независимо от их схемы. Самолет вышел удачным и является предметом заслуженной национальной гордости. Прямым его продолжателем является самолет «Илья Муромец», постройка первого экземпляра которого была закончена в октябре 1913 года.

