

нуждается в некоторых пояснениях, связанных с конфликтом приоритетов. Большинство авторов, описывающих эту конструкцию, склонны к расширенному пониманию приоритета К. Митчелла по патенту «Катапульта для запуска самолетов», относя сюда и идею разрезного цилиндра с уплотнительной лентой и конструкцию челночно-поршневой группы (ЧПГ), оставляя вне рассмотрения важнейшее устройство катапульта — гидротормоз. Подобная историческая трактовка нуждается в уточнениях.

3. ТАЛАНТЛИВЫЙ КОНСТРУКТОР ИЛИ УСПЕШНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ?

В самый разгар кризиса ПГК, в январе 1949 г., начальник BuAer (Бюро Аэронавтики США) контр-адмирал Alfred M. Pride пророчески предсказал будущее разрезному цилиндру с пороховым газогенератором (по-видимому, основываясь на результатах послевоенных испытаний пусковых катапульта Фау-1 конструкции Франца Мерца (Franz Merz) в США). В литературе упоминается лишь его германский патент на эту систему. Нами найдены подтверждения приоритета этого автора, закреплённого в патенте Великобритании №GB471.055 от 27.08.37 г. «Усовершенствование аппарата с гидравлически управляемым поршнем». Признаками изобретения в этом патенте названы разрезной цилиндр и уплотнительное устройство, причём уже в 1944 г. это устройство уже успешно «стреляло» на стартовых площадках Фау-1. Дата выдачи этого патента почти на год опережает приоритет «Катапульта К. Митчелла» по патенту №GB478427 от 18.06.38 г., к отличительным признакам которого большинство экспертов относят разрезной цилиндр с крышками и уплотнительной лентой, а также челночно-поршневую группу (ЧПГ) гантелевидной конструкции. Уместно, в связи с этим привести высказывание самого Митчелла от 1948 г., скромнее оценившего свою роль: «Уплотнительная лента (которая и является секретом катапульта) была моим конкретным вкладом» [*“The sealing strip — the who`e secret of the catapult — was my particular contribution”*].

Покончив с проблемами отработки уплотнительной системы разрезного цилиндра к 1947 г., Митчелл приступает к изготовлению в цехах компании Brown Bros. and Co. Ltd. масштабного макета паровой катапульта — демонстратора технологий — известного под индексом BXS. В отличие от первого макетного цилиндра, диаметр цилиндров рабочей модели довели до 18 дюймов при длине каждой секции в 3,6 м. Для доказательства выбранных технических решений испытываемый паровой двигатель был собран из пяти секций. Местом испытаний был избран знакомый читателю по испытаниям катапульта Фау-1 артополигон в Shoeburyness (Юго-Восточная Англия). Основными проблемами перед испытателями были: работа в динамике системы уплотнения и гидротормоза для торможения челночно-поршневой группы в конце запуска. Испытания для различных режимов прошли успешно: были достигнуты конечные скорости порядка 250 узлов (1 узел — 1,85 км) с перспективой достижения рубежа в 300 узлов; пиковое давление в паровых цилиндрах достигало 53 атм. Была достигнута приемлемая

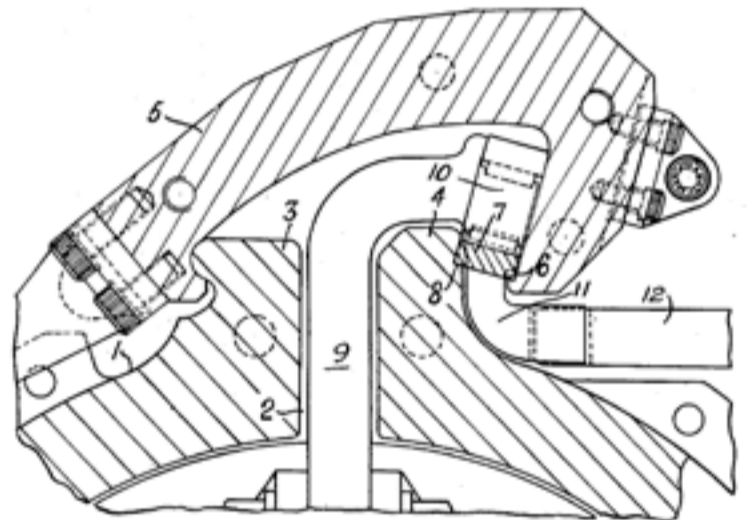


Схема уплотнительного устройства с усовершенствованной крышкой, 1955 г.