

ЮРИЙ САВИНСКИЙ

ГАДКИЙ
УТЕНОК
МАРКИЗА
ПЕСКАРА

Юрий Эзекейлевич Савинский

Гадкий утенок маркиза Пескара

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=25205101

Аннотация

Очерк о том, как испанский маркиз по праву наследования стал французским изобретателем винтокрылых машин. Заслуга Патераса Пескара не только в том, что он построил и научил летать удивительный аппарат соосной схемы. Он первый, кто поставил и теоретически решил проблему авторотации геликоптера. Во многом благодаря освоению режима самовращения несущего винта геликоптер смог стать достаточно безопасным летательным аппаратом.

Содержание

ГАДКИЙ УТЕНОК МАРКИЗА ПЕСКАРА

5

Конец ознакомительного фрагмента.

9

ЮРИЙ САВИНСКИЙ

ГАДКИЙ УТЕНОК МАРКИЗА ПЕСКАРА

Геликоптеры начала двадцатого века особым изяществом конструкции не отличались. В лучшем случае они напоминали «летающие этажерки».

Среди семейства ранних геликоптеров особой неуклюжестью выделялся аппарат, построенный Патерасом Пескара (Raoul Pateras Pescara de Castelluccio).



Патерас Пескара

Маркиз по праву наследования, Пескара родился в 1890 году в столице Аргентины Буэнос-Айресе. В начале XX века его семья переехала в Европу, где Рауль увлекся авиацией. Первым проектом двадцатидвухлетнего юноши стал гидро-самолет-торпедоносец. Испытания модели гидросамолета в аэродинамической трубе Рауль проводил совместно с авто-

ром Эйфелевой башни Густавом Эйфелем.

Свой первый вертолет «Pescara №1» Рауль построил в Барселоне в 1919-1920 годах. Аппарат удивлял громоздкостью несущей системы: два винта диаметром 6,4 м расположены один над другим, каждый состоит из шести пар бипланых лопастей, в общей сложности 24 несущих поверхности. Сложность несущей системы отчасти искупалась простотой редуктора: три конические шестерни, встроенные в вал винтов. Нижняя часть вала с установленным на нем нижним винтом вращалась в одну сторону, а верхняя часть с верхним винтом – в противоположную. Вес пустой машины составлял приблизительно 600 кг. Сорока пяти лошадиных сил мотора Испано (Hispano) не хватало, чтобы оторваться от земли. Поэтому на аппарате проводились только измерения подъемной силы и проверка действия системы управления углом установки лопастей с использованием автомата перекаса собственной конструкции. Автомат перекаса представлял собой радиальный шариковый подшипник диаметром 180 мм, установленный под деревянным полом аппарата. Положение плоскости подшипника регулировалось действием ручки циклического шага. Изменение угла атаки лопастей достигалось их скручиванием под действием металлических тросов, идущих от наружного кольца подшипника. На конце ручки циклического шага располагался горизонтально расположенный штурвал, позволяющий дифференциально изменять общий шаг двух несущих винтов. Летательный аппа-

рат Пескара стал первым реальным геликоптером, в котором не только подъемная, но и пропульсивная сила создавались несущей системой.

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.