

Исторический момент

История дирижаблестроения насчитывает более полутора столетий. Первый дирижабль конструкции А. Жиффара совершил полет 24 сентября 1852 года. Такая разница между датой изобретения аэростата (1783) и первым полетом дирижабля объясняется отсутствием в то время двигателей для аэростатического летательного аппарата.

Ранее французский инженер М. Менье ломал голову над тем, как сделать обычный воздушный шар управляемым. Ведь ему – в прямом и переносном смысле – приходилось полагаться только на свои силы. Он предложил установить на шаре пропеллеры, вращать которые, за неимением мотора, должны были сами члены экипажа. Очевидно, что дальность полетов и скорость таких дирижаблей были очень ограничены.

Самый первый дирижабль был снабжен паровым двигателем, позже на дирижабли начали ставить двигатели внутреннего сгорания. Современные дирижабли обычно оснащаются газотурбинными двигателями. В качестве движителей, как правило, используют воздушные винты.

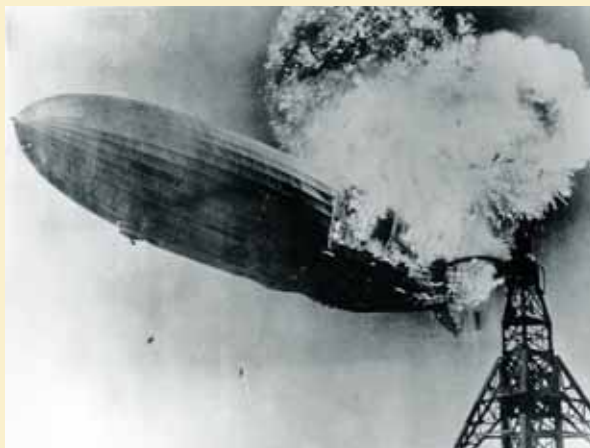
13 ноября 1899 французский воздухоплаватель А. Сантос-Дюмон на своем дирижабле облетел с небольшой скоростью Эйфелеву башню. Тогда это посчитали всего лишь чудачеством, однако позднее, в течение нескольких десятилетий, дирижабль служил одним из самых передовых транспортных средств. Большую роль в дирижаблестроении сыграл немецкий конструктор Фердинанд Цепеллин. Первый пробный полет дирижабля его конструкции состоялся в 1900 году, после чего было построено очень много разновидностей дирижаблей, которые вскоре стали называть именно «целлинами».

Крутящий момент

По конструкции дирижабли подразделяются на мягкие, полужесткие и жесткие. Мягкие дирижабли сохраняют свою форму благодаря давлению газа изнутри, как правило, это небольшие дирижабли. Полужесткие имеют в нижней части металлическую продольную ферму, к которой крепятся gondoly и прочее оборудование. Жесткие дирижабли имеют металлический (реже деревянный) каркас, обтянутый снаружи пропитанной хлопчатобумажной тканью, что придает им характерный ребристый вид. К каркасу крепятся gondoly, а внутри него размещаются баллоны с водородом или гелием, создающие «подъемную», вернее архимедову, силу. Каркас позволяет строить очень большие дирижабли, обладающие грузоподъемностью в десятки тонн и дальностью полета в десятки тысяч километров.

Часто думают, что дирижабль может приземляться вертикально, как вертолет. В действительности такая посадка возможна только при полном отсутствии ветра. В реальных условиях для посадки дирижабля требуется, чтобы находящиеся на земле люди подобрали сброшенные с разных точек дирижабля канаты, привязали их к подходящим наземным объектам, после чего подтянули дирижабль к земле. Чтобы завести дирижабль в ангар при сильном ветре, требуется усилия до 200 человек. Причем этот летательный аппарат может улететь в любой момент. Вот почему при входе на дирижабль обычные правила этикета не работают. То есть входящие не пропускают выходящих, ведь если все выйдут, дирижабль может запросто взмыть в воздух.

После Первой мировой войны в США, Франции, Италии, Германии и других странах активно строили дирижабли различных систем. В 1919 году британский дирижабль впервые в истории воздухоплавания



Катастрофы

В 1930-е годы началась целая череда аварий и катастроф дирижаблей, серьезно подорвавшая веру в целесообразность использования этих летательных аппаратов. В катастрофах, унесших немало человеческих жизней, погибли американские дирижабли «Шенандоа» (14 погибших), «Акрон» (73) и «Мейкон» (2). Потерпели катастрофы британские дирижабли R.38 (44) и R101 (48), а также французский «Диксмюде» (50 погибших). Хотя самой знаменитой катастрофой стала гибель целлины «Гинденбург».

Создатели дирижаблей пренебрегали элементарными мерами безопасности, наполняя их взрывоопасным, зато дешевым водородом вместо безопасного, но дорогого гелия. Построенный в 1936 году дирижабль «Гинденбург» был рассчитан на использование безопасного гелия, однако его производство было в то время развито только в США, которые ввели эмбарго на экспорт военных материалов в гитлеровскую Германию. Пришлось наполнять баллоны «Гинденбурга» доступным водородом. Этот воздушный «Титаник» погиб, совершая 18-й рейс за океан. Уже причалив к мачте, «Гинденбург» вдруг вспыхнул, как свечка, на глазах десятков встречающих родственников и репортеров. Клубы адского пламени, падение горящих останков судна на землю, в итоге – 25 погибших.

