

С.П. Горский, Ю.П. Самохвалов

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДИРИЖАБЛЕСТРОЕНИЯ В
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

230 лет тому назад впервые в истории человечества во Франции два брата Монгольфье Жозеф и Этьен 5 июня 1783 г. подняли в воздух наполненный горячим воздухом шар. Вначале он поднял животных, а потом и людей.

От горячего воздуха довольно быстро перешли к водороду. Он сохраняет подъёмную силу при низких температурах. Воздушный шар на водороде сконструировал Жак-Александр Шарль. В Париже он поднял в воздух автора и француза Роббера. В первые годы подъема шаров в небо они использовались для аттракционов, для демонстрации первых парашютов, а затем пришли в армию. Здесь опять же лидировали французы. Они использовались при осаде немцами Парижа в 1870 г. За 4 месяца было переправлено в провинции 64 воздухоплателя, 91 пассажир, 10 т почты. Ранее в 1796 г. шары использовались в войне с Италией.

Прошло два с лишним века со времени старта в небо первых воздушных судов с человеком на борту, а в небе пусто. Нет ни шаров, ни воздушных гигантов, бороздивших небо в девятнадцатом веке над Атлантическим и Тихим океанами. В России первая пассажирская трасса на дирижабле “Осавиахим” СССР – В6 была проложена в 1937 г. от Москвы до Свердловска.

В чем же дело? В законах развития техники или тупости чиновников? Оптимисты скажут: “есть авиация”. Но сегодня авиация – тупик, вертолеты – тупик в развитии. Военная техника и пожарные службы ползают по земле. Пётр I учредил инженерные службы в армии 315 лет тому назад. В условиях маневренной скоростной войны таскаем военное имущество по земле. Пожарной службе в России 365 лет. Таскаем пожарные лестницы и цистерны с водой по земле.

Дирижабли всепогодны, безаэродромны, вседоннажны, абсолютно безопасны. Имеют несущий газ гелий вместо водорода первых дирижаблей. Современные материалы прочны и долговечны. Формы мягких дирижаблей можно строить под габариты груза. Двигатели не самолётные, а атомные и электрические, работающие от солнечных батарей. 500 грамм ядерного топлива обеспечивают 10 витков вокруг земного шара.

Военный воздухоплавательный центр в г. Вольске в 2005 г. представил В.В. Путину 90 типов боевых дирижаблей и аэростатов с копеечными затратами. Проекты не были реализованы.

В этом году инженерные войска отмечают 310 лет. Они несут свою службу от Петра I, с 1701 г. без дирижаблей! А ведь они могли бы укладывать переправы-мосты целиком! Подготовленный в глубо-

ком тылу, собранный из элементов мост цепочкой грузовых дирижаблей при одном дирижабле-тягаче мог за считанные минуты установить мост любой длины, и пошла техника, пехота, снаряды.

Дирижабль-склад с продуктами на высоте 4 – 5 тыс. м имеет всегда 10 град. Цельс. Открыл двери и морозь мясо. Спустился, разгрузился и снова вверх, в морозы. Сказка? Бль, но не делаем! Висеть они могут без экипажей на радиоуправлении и не надо загружать железнодорожные вагоны для перевозок грузов из глубокого тыла, а раненых отправлять в глубокий тыл весьма комфортно и в тепле зимой. Садиться дирижабль может у дверей госпиталя.

В феврале 1907 г. в России образовался первый научно-конструкторский центр по дирижаблестроению. Первый полужёсткий дирижабль вначале названный “Комиссионный”, а позднее переименованный в “Кречет” был построен в июле 1909 г. На нём были установлены 2 автомобильных двигателя по 50 л.с.

Первый полёт “Кречета” состоялся 30 июля 1910 г. в 19 часов. После проведения испытательных полётов, в которых была достигнута скорость 13 км/ч и продемонстрирована хорошая управляемость дирижабля как в вертикальной так и в горизонтальной плоскости, “Кречет” передали в 9-ю воздухоплавательную роту, находившуюся в Риге. “Кречет” был первым построенным в России дирижаблем, принятым на вооружение Русской армии.

Что могут военные дирижабли? Прежде всего, обеспечить снабжение армии инженерным оборудованием всех тыловых служб: столовых, продуктовых, госпиталей, санитарных групп и т.д. Не до конца исследована роль дирижаблей в совершенствовании системы ПВО. Огромны перспективы использования дирижаблей для доставки грузов медицинского назначения, раненых, больных; доставка к очагам массовых санитарных потерь необходимого медицинского и вспомогательного оборудования: рентгеновские комплексы, электрические генераторы, банно-прачечные комплексы, передвижные операционные, топливо, палаточный фонд, пункты управления.

Объемы перевозок в медицинских частях в мирное время не требуют наличия больших транспортных возможностей (7 – 10 автомобилей на госпиталь емкостью 400 – 600 коек достаточно при сменной работе водителей и обеспечении наличия дежурного автомобиля). Соответственно для обеспечения полетов и поддержания дирижаблей в исправном состоянии целесообразно создать отдельные подразделения с базированием в специализированных аэродромах, выполнение полетов по заявкам. На эти подразделения возложить: подготовку экипажей, подготовку дирижаблей, поддержание наземного обеспечения, обслуживание дирижаблей, обеспечение навигацией и связью, охрану.

Тем не менее, требуется большая работа по организации и обеспечению полетов дирижаблей. Необходимо решение ряда проблем. Во

– первых, требуется внесение корректив в регламентирующие документы по использованию воздушного пространства. Общий контроль за организацией и выполнением полетов можно возложить на существующие штабы. Задание на выполнение и обеспечение полетов ставить могут существующие штабы (по существующим документам не позднее 36 час. до вылета). Управление полетами дирижаблей требует переработки регламентирующей документации органов управления воздушным движением (УВД), зональных центров ЕСУВД, командных пунктов авиации и ПВО округов (КП объединений и соединений ВВС и ВКО).

Во – вторых, требует проработки вопрос подготовки летного состава дирижаблей: летчиков, штурманов; летно-технического состава: бортовых инженеров, техников, механиков. Специалисты должны иметь определенный налёт по часам (100 час.) - данный вопрос на данный момент не решен. Специалисты должны иметь подготовку к полетам днем и ночью, с посадкой при минимуме погоды на площадки ограниченных размеров.

В – третьих, использование дирижаблей в крупных населенных пунктах с плотной застройкой высотными зданиями будет крайне затруднительно, а в некоторых случаях вообще невозможно! Соответственно требуется создание специализированных аэропортов с соответствующей структурой. Для каждого вида дирижаблей необходима разработка минимумов аэродрома, минимума метеоусловий днем и ночью, определить размеры площадок. При выполнении полетов возможно использовать имеющиеся Системы радиосвязи и радиопеленгации.

В – четвертых, требуется разработка полного пакета эксплуатационной документации. Ресурс дирижаблей должен обеспечивать проведение технического обслуживания на аэродромах базирования. Не решен вопрос необходимости создания и строительства авиационных эксплуатационных технических частей для дирижаблей. Не решены вопросы контроля качества гелия, которым будут заправляться дирижабли. Требуется разработка регламентов средств объективного контроля и создание соответствующей аппаратуры. Контроль кондиционности горючего и ГСМ возможно осуществлять на имеющейся базе лабораторий ВВС. Оснащение дирижаблей должно обеспечивать техническое обслуживание на промежуточных аэродромах силами экипажа.

Для осуществления создания авиационных подразделений на базе дирижаблей необходима проработка экономического обоснования – насколько экономически целесообразно строительство дирижаблей и окупит ли себя их эксплуатация, и только после этого принимать решение.