



АЕРОСРАТ
АЭРОКРАТ

СТРОИМ
эскадру
дирижаблей
ИМ. ЛЕНИНА

ИНСТИТУТ ЛЕНИНА
БИБЛИОТЕКА
ГК 810
И 581

Всесоюзный институт дирижаблей
1933

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Осоавиахим—опора
мирного труда и
обороны СССР

ГК 810

И 581

Ф. И. ИЛЬИН, В. А. ЗАРЗАР, Ф. Ф. АССБЕРГ

Строим эскадру дирижаблей имени Ленина

Издание 3-е

переработанное и дополненное



1933

Государственное
авиационное
и автотракторное
издательство
Москва
Ленинград

AEROCRAT
AЭРОКРАТ

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ПРЕДИСЛОВИЕ

3

Ф. Н. Ильин

ЛЕНИН И ДИРИЖАБЛИ

6

В. А. Зарзар

ЭСКАДРА ЛЕНИНА БУДЕТ РЕЯТЬ НАД СССР

15

Ф. Ф. Ассберг

ДИРИЖАБЛЬ И ЕГО ПРИМЕНЕНИЕ

21

Мягкие дирижабли	23
Полужесткие дирижабли	24
Жесткие дирижабли	25
Роль дирижабля как средства сообщения . . .	27
Значение дирижабля для народного хозяй- ства	28
Заключение	31
Что читать о дирижабле	32

Редактор В. В. Маркин

Техред В. И. Морозов

Корректор Б. А. Гиленко

Сдано в набор — 3/II 33 г. Подписано к печати 26/II — 33 г. Формат 62×94/16 кол. знак. в п. л. 48800
Печ. л. 2. Инд АА-40-3-1. Изд № 54 Упол. Главлита В-45604 Тираж 25000
1-я Журн. тип. ОНТИ, НКТП СССР, Москва Денисовский 30. Зак. 221



ПРЕДИСЛОВИЕ

Помещаемая в этой брошюре статья «Ленин и дирижабль» была впервые дана в кратком изложении специально к ленинским дням и напечатана в центральном органе партии «Правда» 28 января 1931 г.

Впоследствии она появилась в отдельной брошюре в издании ОГИЗ под названием «Строим эскадру мощных дирижаблей имени Ленина». Теперь по настоянию наших друзей мы даем эту статью в развернутом виде. Для этого использована наша статья, напечатанная в сборнике «Записки Института Ленина» (изд. Ин-та Ленина, 1927 г.) под заглавием «Отрывки из воспоминаний». Статья «Ленин и дирижабль» касается того момента, когда Вла-

дими́р Ильи́ч свы́ше 18 лет назад в разговоре со мной сказал по-истине пророческие слова: «Подождите, пока у нас будут свои дирижабли». Теперь эта статья стала еще более актуальной, чем два года назад, так как в настоящее время мы **действительно вплотную** подошли к строительству советских дирижаблей.

Лозунг «Построим эскадру мощных дирижаблей имени Ленина», данный нами в статье «Ленин и дирижабль», был подхвачен с невиданным энтузиазмом многомиллионными массами трудящихся нашего Союза и приток средств для этой цели дал возможность заложить прочный фундамент строительства дирижаблей.

До настоящего времени поступило от трудящихся Союза на единый центральный текущий счет ЦС Осоавиахима СССР в московской областной конторе госбанка № 109710 в фонд постройки эскадры мощных дирижаблей имени Ленина с **целевым назначением** на дирижабли: «Ленин», «Сталин», «Старый большевик», «Правда», «Клим Ворошилов», «Осоавиахим», «Колхозник», — свыше 27 млн. руб.

20 млн. из этой суммы уже переданы Осоавиахимом Главному управлению гражданского воздушного флота по заключенному с ним договору на постройку дирижаблей мощных кубатур эскадры Ленина. Дирижаблестрой, орган ГУГВФ, выпустил в 1932 г. три малых мягких дирижабля учебного назначения для подготовки нужных кадров для эскадры Ленина, а также реконструировал дирижабль «Комсомольская правда» и приступил к постройке эллингов на дирижабельной базе на Долгопрудной. В государственном бюджете второй пятилетки также предусмотрены суммы для строительства эскадры Ленина.

Но для постройки всей эскадры и необходимого количества эллингов, наземных сооружений, причальных мачт и т. д. еще понадобятся как многие десятки миллионов рублей, так и непосредственная общественная помощь по осуществлению этого строительства.

ЦС Осоавиахима СССР, учитывая огромное значение дирижаблестроения для укрепления экономической мощи и обороноспособности нашего Союза, роль дирижабля для связи центра с далекими окраинами и роль мощного дирижабля в области освоения суровой Арктики, взял шефство над строительством эскадры мощных дирижаблей им. Ленина и образовал шефский комитет, в состав которого вошли представители от рабочих организаций крупнейших фабрик и заводов г. Москвы от профсоюзных и общественных организаций, представители Всесоюзной академии наук и других научных организаций, виднейшие научные работники, профессора, инженеры и техники.

Шефский комитет ставит своей главной задачей дальнейший сбор средств на строительство эскадры Ленина, контроль над расходованием сумм Дирижаблестроем и всемерное оперативное

и научно-исследовательское содействие строительству этой эскадры.

В 1933 г., в первом году второй пятилетки, будет построен первый транспортный полужесткий корабль объемом 18,5 тыс. м³ по проекту итальянского специалиста инженера-конструктора Нобиле. По договору, заключенному ЦС Осоавиахима с ГУГВФ, этот дирижабль должен появиться в воздухе не позже 1-го ноября 1933 г. и принять участие в параде на Красной площади в 16 годовщину Октябрьской революции.

Главное назначение этого первого корабля—проложить воздушный путь между центром и отдаленнейшими окраинами нашего Союза,—в **первую очередь с Дальним Востоком**, и тем самым еще более усилить обороноспособность этого участка на случай нападения со стороны наших классовых врагов.

ЦС Осоавиахима, ставя перед собой эту задачу как боевую, берет на себя обязательство оказывать всемерную помощь своему современному выпуску корабля. Этот дирижабль будет назван «Осоавиахимозцем», и тем самым явится ответом на энтузиазм многомиллионного актива Осоавиахима в его двухлетней борьбе за создание эскадры мощных дирижаблей имени Ленина и в дальнейшей его работе по сбору средств для этой цели.

Мы уверены, что рабочий класс нашего Союза, с энтузиазмом строящий социализм и с неменьшим энтузиазмом приступающий к созданию бесклассового общества, во второй пятилетке на основе ликвидации кулачества, как класса, выполнит с честью завет Ильича и под руководством ЦК партии, во главе с лучшим учеником Ленина—тов. Сталиным, построит эскадру мощных дирижаблей им. В. И. Ленина.

Ф. Н. Ильин

АЕРОСРАТ
АЭРОКРАТ

ЛЕНИН

и дирижабли

...«Подождем, пока у нас будут свои дирижабли»... Эти поистине пророческие слова были сказаны Лениным в разговоре со мною свыше 8 лет назад.

Эти поистине пророческие слова были сказаны Лениным в разговоре со мной свыше 18 лет назад.

С исключительной яркостью вспомнились мне эти слова на Октябрьском поле в Москве в момент прилета германского дирижабля «Граф Цеппелин».

Не без внутреннего волнения думал я об этих словах Ильича, ибо прилет Цеппелина знаменовал собою начало строительства советских дирижаблей, а это значило осуществление Ленинского завета.

И именно теперь, когда мы вплотную приступаем к дирижаблестроению, кстати будет рассказывать о том, при каких обстоятельствах эти слова были сказаны Ильичем.

Август 1914 г. Начало империалистической войны. Все народы мира брошены в кровавую бойню. Измена вождей II Интернационала. Шовинизм и патриотический угар охватили всех. Не устояли некоторые и в нашей среде. Казалось, что все погибло, что погибло все революционное, все завоеванное международным и русским пролетариатом за десятки лет упорной тяжелой борьбы.

А тут, в довершение, страшная для большевиков весть: Ленин арестован в Галиции. Кошмарные думы гнетут нас. Все помыслы о нем, о Ленине. Принимаются все меры, чтобы освободить его. Наконец, весточка: Ленин освобожден и приехал в Берн (Швейцария).

А через несколько дней к нам, жившим тогда в Лозанне, прибыли от Ильича знаменитые тезисы, направленные против войны, написанные рукой Надежды Константиновны.

Как яркое зарево в непроглядную ночь, явились для нас эти тезисы.

Ленин клеймит позором предателей. Ленин призывает к борьбе. Ленин призывает пролетариат всех стран направить оружие против своих буржуазных правительств.

С большим волнением читаем эти тезисы. Мысль, что не все погибло, что Ленин с нами, с рабочим классом, подымает наш дух — и каждый из нас готов ринуться в борьбу. Появляется же-

ление поскорее увидеться с Ильичем, чтобы поговорить о нашем положении и уяснить некоторые пункты тезисов.

9 сентября я, Бухарин и Ривлин из лозаннской секции приехали в Берн. Пришли на квартиру т. Шкловского, где рассчитывали встретить Ленина. Не застав его, решили забежать к Зиновьеву, жившему неподалеку, чтобы узнать о наших делах.

Зиновьева мы застали медленно расхаживающим по комнате, жевавшим хлеб всухомятку. Вид Зиновьева был довольно мрачный. На наш вопрос: «Что слышно», он махнул рукой и ответил своим обычным глухим голосом: «Все погибло, — хоть в анархисты записывайся!...».

Нам даже страшно стало от этих слов. «Но где же Ленин?» — спросили мы и, узнав, что в эти часы он должен быть у Шкловского, поспешили туда. Ленина еще не было, но мы решили на сей раз дожидаться его. Нетерпение овладевало нами. Хотелось скорей повидать Ленина и невольно лезло мне в голову неприятное сопоставление: «Неужели и у Ленина такое же настроение, как у Зиновьева!?» Вдруг звонок... Детишки Шкловского побежали отворять дверь, и тотчас же послышался веселый голос Ильича и визг ребят: Ленин завозился с детьми. Мы поспешили в коридор навстречу Ленину, расцеловались с ним и вошли в комнату.

Заподозрив в нашем приезде что-то особенно важное, Ленин с веселой улыбкой живо спросил:

— «Ну, рассказывайте, чего приперли?»

Он был живой, как ртуть, полон бодрости и энергии. Лицо его было одухотворено. Это сразу подняло наше настроение. Я сказал:

— «Приехали повидаться с вами!»

— И только! — растягивая на «о», произнес Ленин, как бы недовольный. Тогда я добавил: «Не только повидаться, но и поговорить о тезисах!»

— «А, вот это другое дело! Это хорошо! Жаль, что вас вчера не было, — у нас был обмен мнений по поводу тезисов в Бернском лесу и вчера же вечером Самойлов уехал с ними в Россию!» И тут же обратился к тов. Шкловскому с просьбой созвать на тот же вечер секцию.

В дальнейшем разговоре с нами Ленин расспрашивал нас, знаем ли мы что-нибудь об отношении Плеханова к войне. До нас доходили отрывочные сведения о том, что Плеханов выступал в Париже, как оборонец, с призывом к русским социал-демократам вступать в ряды французской армии, — но эти слухи были разноречивы. Владимир Ильич в первый момент как бы не хотел верить этим слухам и несколько раз задумчиво тревожно говорил: «Неужели и Плеханов изменил?!» — Мысль, что Плеханов мог стать оборонцем, тревожила Ильича.

В тот же день, в 7 час. вечера, мы собрались в маленьком кафе, на улице Ленгасштрассе. Были: Ленин, Надежда Константиновна,

Шкловский, Зиновьев, Зина, Корнблум, Шкловская, мы лозаннцы и несколько других товарищей. Рассевшись за мраморными столиками кафе, приступили к деловому порядку дня.

«Ну, выкладывайте», — сказал с улыбкой Ленин.

Первым взял слово Бухарин и стал «выкладывать» свое несогласие со многими пунктами тезисов (кстати сказать, это выступление Бухарина было началом всех его разногласий с Лениным, которое в последующее время стало кардинальным).

Потом взял слово я по поводу одного из положений VII пункта тезисов, где вначале приблизительно сказано о необходимости распространения антивоенных листовок в окопах всех воюющих армий (эти тезисы впервые опубликованы в 18 т. сочинений Ленина под заглавием «Задачи революционной социал-демократии в европейской войне», но этих слов там нет). Я считал, что при наших условиях это практически неосуществимо и сказал, смеясь: «Вот, если бы у нас как у немцев были такие дирижабли, какие мы видели сегодня летающими над Берном, тогда мы наводнили бы окопы своими листовками. Иначе—это одна фантазия». Владимир Ильич прохаживался в это время взад и вперед по маленькой комнате кафе с заложенными в карманы руками; при этих словах тонко улыбнулся. Отвечая Бухарину на его возражения, т. Ленин по поводу моего возражения ничего не сказал, и у меня создалось впечатление, что он нашел его несущественным. Однако ответ я получил, — но лишь месяц спустя. И вот при каких обстоятельствах! Когда мы уезжали из Берна, Владимир Ильич просил каждого из нас информировать его обо всем, что мы узнаем о Плеханове.

Через некоторое время нам в Лозанне стало известно, что меньшевистская группа РСДРП пригласила Плеханова, возвратившегося из Парижа в Женеву, чтобы прочесть среди единомышленников доклад о войне, и что Плеханов, дав свое принципиальное согласие, не указал времени. Об этом мы немедленно написали Владимиру Ильичу, который сейчас же ответил просьбой добиться во что бы то ни стало, чтобы на это собрание были допущены и большевики, — не упоминая о нем, — и сообщить ему о дне реферата Плеханова.

Тов. Мовшович (Володя), член лозаннской группы, благодаря своим личным отношениям с некоторыми меньшевиками, добился согласия на допущение большевиков. Тут же стало известно, что оно состоится в воскресенье 11-го октября в 6 час. вечера.

В субботу 10-го послали Ленину телеграмму с извещением о дне и часе реферата. В воскресенье, приблизительно часа в три дня, мы получили в адрес Ривлина ответную телеграмму: «Приедем 4.20, Ленин». Мы трое—Бухарин, Ривлин и я—поспешили на вокзал. Бернский поезд уже подходил, когда мы вышли на перрон. Первый вышел из вагона Владимир Ильич с маленьким саквояжем в руках, за ним Инесса Арманд, Шкловский, Елена Розмирович, Зиновьев и Крыленко (последние двое били в Бо-

жи над Клораном, но в тот момент находились в Берне и приехали вместе с Лениным).

Увидев нас, Владимир Ильич, оглядываясь по сторонам, слегка согнувшись и втянув голову в плечи, торопливой походкой подошел к нам и, не успев поздороваться, недовольным тоном прошептал: «Ну, чего все приперли!». Мы удивились было такому приветствию. Владимир Ильич сказал нам: «Ведь нас могут заметить меньшевики. Вы знаете, что, если Плеханов узнает о нашем приезде, он может отказаться от реферата».

Это было сказано Лениным с чрезвычайно озабоченным видом, с характерным для него прищуриванием одного глаза. Он как бы объяснял нам свое недовольство нашей неконспиративной встречей.

Убедившись, что никого из меньшевиков на вокзале нет, мы двинулись пешком в город. Дорога с вокзала в центр города вела в гору. Сначала шли все вместе, когда мы приблизились к центру, Владимир Ильич предложил пойти врассыпную, чтобы не обратить на себя внимания кого-нибудь из меньшевиков, могущих случайно встретиться нам. «Великий конспиратор!» — подумал я.

Так как до начала реферата оставалось более часа, то я тут же предложил зайти всем на это время к т. Мовшовичу, жившему вблизи Народного дома, где должен был состояться реферат. Я шел с Владимиром Ильичем, сохраняя некоторое расстояние и, приблизившись к нему лишь у самого дома, спросил его, имеет ли он сведения о том, что тезисы в России получены.

Ленин ответил: «Да, из Стокгольма сообщили, что тезисы получены в Питере». И совершенно неожиданно для меня сказал: «А знаете, я **это место** вычеркнул».

Он это сказал, как бы продолжая начатый разговор. Я сразу же догадался, что это был ответ на мое возражение по поводу положения VII пункта тезиса, высказанного мною в Берне месяц назад.

Ленин посмотрел на меня, крепко прищурив правый глаз, и с лукавой улыбкой добавил:

«Действительно, подождем, пока у нас будут свои дирижабли».

Чем-то необычным прозвучали эти слова Ильича. Что это, — пророчество или обычная ирония? — пронеслось в моем мозгу.

Мы вошли в дом к Мовшовичу. Остальные товарищи пришли поодиночке.

Тов. Мовшович не ожидал наплыва гостей, и маленькая кухня наполнилась шумом. Быстро был состряпан обед и все сели за стол. Владимир Ильич был серьезен, вид у него был озабоченный, он почти не ел. Несколько раз он спрашивал у сидевшего около него тов. Мовшовича: «А пропустят меня меньшевики?» — и все поглядывал на часы. Вл. И. стал нас торопить минут за десять до шести часов. Мы пошли к Народному дому, по указанию Владимира Ильича, тоже поодиночке. Некоторые товарищи, лозан-

нские и бернцы, уже пошли вперед и были беспрепятственно пропущены в зал. Я шел вместе с Владимиром Ильичем.

«Народный дом», где обычно происходили рефераты, представлял собою одноэтажное деревянное строение, узкое и длинное, в виде барака с многочисленными окнами, установленное внутри простыми скамьями в два ряда. Досчатая дверь в «зал» ведет прямо со двора без ступеней.

У входа сидел один из организаторов собрания, принимая плату за вход.

Подойдя к двери, я прошел вперед с целью закрыть Владимира Ильича своей фигурой, и, когда я остановился, чтобы заплатить за него и за себя, Владимир Ильич юркнул в зал и быстро занял место на предпоследней скамье у самой стены, по левой стороне. Эта обычная скромность Владимира Ильича — не выпячиваться вперед — в данном случае была необходима, чтобы временно скрыть свое присутствие.

Публика уже собралась. Было человек 60—70. Присутствовали не только меньшевики и бундовцы, но также некоторые беспартийные студенты.

Я поспешил сесть рядом с Владимиром Ильичем и, выпрямившись, старался как-нибудь закрыть его собою. Неподалеку от нас, на той же скамье, разместились гг. Инесса и Розмирович.

Ждали Плеханова. Владимир Ильич сидел, не снимая котелка, согнувшись, опираясь локтями в колени, держа в руках какую-то бумажку почти у глаз, которую он, казалось, внимательно изучал. Благодаря такой позе его присутствие первое время оставалось незамеченным. Но, немного спустя, на скамьях раздался глухой шопот: «Ленин здесь, Ленин здесь», — и десятки глаз устремились в нашу сторону. Но Владимир Ильич оставался неподвижным, сохраняя прежнее положение и продолжал изучать бумажку. Было уже больше 6 час., а Плеханова все еще не было. Обеспокоенный этим запозданием, Владимир Ильич слегка обернулся ко мне и, прикрыв рот рукой, как шепотом, сказал: «Что это значит, его нет? Не узнал ли он, что мы здесь и не сбежал ли? Узнайте!»

Я встал и направился к дверям, у которых стояли некоторые из организаторов собрания, чтобы позондировать почву. В это время показался Плеханов. Поздоровавшись со своими единомышленниками, он направился к трибуне и встретился со мной. Мы поздоровались — я был давно знаком с ним. Присутствие мое как большевика было для него, как видно, неожиданным, и он, сдвинув свои густые брови, окинул орлиным взглядом зал, почуяв, что ему готовится какой-то сюрприз. О присутствии Ленина он узнал, повидимому, только тогда, когда, взойдя на трибуну, обменялся несколькими словами с председателем собрания. Владимир Ильич, уже успокоенный, решил, что ему больше нет нужды «скрываться». Он снял котелок, обнажил лысину, пригладил медленно ладонями по бокам волосы и принял прежнюю свою позу.

У обнаружилось, что при нем нет ни карандаша, ни бумаги: он был так озабочен предстоявшей встречей с Плехановым, что, оставляя у тов. Мовшовича саквояж, в котором находился его портфель с бумагами, забыл достать оттуда записную книжку. Я дал ему имевшийся у меня блокнот и карандаш¹.

Плеханов приступил к докладу. Он начал с извинения за опоздание и заявил, что столь многолюдное собрание является для него неожиданностью, так как его пригласили приехать только на собеседование в узком кругу единомышленников, что к реферату он не готовился и заранее извиняется, если его реферат будет страдать неполнотой.

При этих словах его Владимир Ильич хитро улыбнулся. Повернувшись ко мне, прищурив правый глаз, приподняв слегка голову и, приставив ладонь к вытянутым губам, шопотом произнес: «Жулябия! Стратегический прием!». И действительно, разве Плеханову, чтобы читать доклад на тему, по которой он выступал, нужно было еще раз специально готовиться? Ясно, что это был «стратегический» прием.

Первую часть своего реферата Плеханов посвятил характеристике измены немецких социал-демократов. Владимира Ильича эта оценка, видимо, удовлетворяла, и мрачное до того лицо его начало проясняться. Временами, вздрагивая всем телом, он даже смеялся анекдотам, которыми Плеханов, по обыкновению, иллюстрировал свою речь.

Владимир Ильич сидел в своей прежней позе, держал у самых глаз блокнот и, глядя на Плеханова своим прищуренным взглядом в просвет между головами сидящих спереди, как бы гипнотизировал его. Плеханов, со своей стороны, тоже смотрел на Ленина, но прибегал для этого к маневру: доставал пенснэ, надевал его чуть не на кончик носа и делал вид, что читает записку с тезисами, на самом же деле глаза его смотрели поверх пенснэ на Ленина. Многие, очевидно, заметили это, так как оборачивались на Владимира Ильича и с улыбкой смотрели на него.

После первой части доклада был объявлен перерыв. Раздались долгие, шумные аплодисменты. Владимир Ильич приподнял голову и, почти вытянув руки над головой, долго и сильно аплодировал, как бы желая дать знать Плеханову о своем удовлетворении.

Плеханов заметил это.

Демонстрируя так ярко свое одобрение, Ленин, безусловно, пытался в последнюю минуту воздействовать на Плеханова в том смысле, чтобы и вторая часть его доклада, в которой он должен был коснуться измены французских социалистов, соответствовала той беспощадной критике, которую Плеханов дал немецкой социал-демократии.

¹ Означенный блокнот с записью Владимира Ильича отдельных мест из доклада Г. В. Плеханова хранится в Институте Ленина.

Во время перерыва Владимир Ильич обменивался впечатлениями с сидящими рядом гг. Инессой и Розмирович и говорил: «Да, с немцами он хорошо разделался. А вот, что он скажет о французах?». При этом выражение лица у него было озабоченное. Ему очень больно было думать, что Плеханов может оказаться изменником.

Во второй части своего доклада Плеханов дал оценку поведения французских социалистов. Когда он аргументировал свою мысль, становясь на защиту французских социалистов, подкрепляя это цитатами из Маркса, лицо Ленина менялось. Он нервно заносил отдельные места речи в блокнот, поглаживая при этом свою голову. Владимир Ильич явно волновался и даже не обращал внимания на пытливые взгляды сидящей вокруг публики, что обыкновенно не нравилось ему.

Плеханов кончил. Все присутствовавшие, кроме большевиков, долго аплодировали.

Владимир Ильич был единственным записавшимся оппонентом. Ему было предоставлено всего 10 мин. под тем предлогом, что Плеханов спешит на поезд. Когда Владимир Ильич встал, чтобы пройти на трибуну, он сохранял наружное спокойствие, но бледность выдавала его внутреннее волнение. Мы, большевики, чувствовали это¹.

Кто знает отношения, существовавшие прежде между Лениным и Плехановым, тот легко поймет волнение Владимира Ильича. На протяжении более чем двух десятков лет Плеханов много раз близко сходил и расходился с большевиками,—но он не был предателем рабочего класса. Теперь же, оправдывая поведение французских социалистов и заняв оборонческую позицию, он стал изменником международного пролетариата. Можно понять чувства, овладевшие Ильичем, когда он поднимался на трибуну и когда должен был не только не подать руки Плеханову, но и не назвать его товарищем (в своем слове Владимир Ильич называл Плеханова не товарищем, а докладчиком).

Чтобы разбить такого противника, как Плеханов, реферат которого длился полтора часа при единодушной поддержке присутствовавших (за исключением нашей небольшой группы), десяти минут было, конечно, недостаточно, и в это короткое время Владимир Ильич успел развить лишь основные мысли. Когда он кончил, раздались аплодисменты немногих присутствовавших большевиков.

Заключительное слово Плеханова также вызвало единодушные аплодисменты. «Победа» была за Плехановым.

Владимир Ильич тотчас же решительно заявил нам: «Ставьте завтра мой реферат».

¹ Владимир Ильич перед поездкой в Лозанну, действительно очень волновался, и все еще надеялся, что в этот решающий момент Плеханов окажется на высоте задачи.

Посоветовавшись с товарищами, мы решили устроить реферат через два дня, в том же помещении. Ввиду запрещения швейцарской полицией всяких собраний мы объявлений развешивать не могли и должны были ограничиться лишь узким сообщением кое-кому по столовкам, где обедают эмигранты и студенты.

Реферат Владимира Ильича на тему «Пролетариат и война» был назначен на 14 октября.

Зал в «Народном доме» был битком набит задолго до открытия собрания. Доклад Владимира Ильича был блестящий. Редко можно было видеть его в таком боевом, приподнятом настроении, каждое его слово пронизывало слушателей, как электрическим током.

Весь зал слушал его с напряженным вниманием и бурно и долго аплодировал ему, даже меньшевики, единомышленники Плеханова, те самые, которые накануне так бешено хлопали Плеханову.

Владимир Ильич взял реванш. Он, видимо, решил преследовать Плеханова по пятам и на другой же день приехал в Женеву, где уже был объявлен его реферат; а через несколько дней мы уехали с ним в Мontre, где его реферат, организованный мною, несмотря на курортную буржуазную публику, имел огромный успех.

По дороге в Мontre я показал Владимиру Ильичу напечатанный в парижской газете «Голос» отчет о его и Плеханове рефератах в Лозанне, записанный, как мне передавали, одним из присутствовавших на рефератах меньшевиком. Владимир Ильич, просмотрев эти отчеты, заметил с удивлением: «Довольно добросовестно изложены». Его удивило, что меньшевик мог так добросовестно изложить доклад большевика.

С того времени прошло свыше 18 лет, но память свежо сохранила все эти моменты, в особенности слова, поистине пророческие, сказанные Ильичем: «Подождем, пока у нас будут свои дирижабли». Эти слова неизгладимо врезались в мою память.

Оглядываясь назад и думая об этих пророческих словах Ленина, является уверенность в том, что даже в ту ужасную пору в гениальной голове Ленина была ясная мысль и уверенность, что война империалистическая превратится в войну гражданскую, что победа пролетариата неизбежна, что власть будет в руках большевиков — и тогда у нас будут свои дирижабли. Пророческие слова Ленина сбылись! Ленинский завет в действии. Мы приступаем вплотную к постройке своих дирижаблей, и скоро над Страной советов будут реять гиганты, связывая отдаленнейшие пространства Советского союза.

В 9 годовщину смерти Ленина и в 15 годовщину нашей доблестной Красной армии, в связи с этими словами, сказанными Лениным более 18 лет назад, мы в осуществление этого завета приступаем к постройке эскадры мощных дирижаблей им. Ленина.

С этим призывом я вновь обращаюсь, как и два года тому назад, к рабочим-ударникам, колхозникам, инженерам, техникам, ко всем трудящимся нашего Союза, в первую голову к обществу Осоавиахим СССР, к пролетариям Москвы и Ленинграда, к Краснознаменному ленинскому комсомолу—шефу воздушного флота, к старым подпольщикам, соратникам Ленина — обществу старых большевиков,—продолжать работу по сбору средств и по оказанию всемерной поддержки строительства эскадры и, тем самым, осуществить завет Ленина. Мы уверены, что во вторую пятилетку рабочий класс под руководством славной ленинской партии и Центрального комитета во главе с лучшим и достойным учеником Ленина, тов. Сталиным, построит эскадру мощных дирижаблей имени В. И. Ленина в составе дирижаблей: «Сталин», «Старый большевик», «Правда», «Клим Ворошилов», «Осоавиахим», «Колхозник», с ведущим головным дирижаблем «Ленин».



АЕРОСРАТ
АЭРОКРАТ

ЭСКАДРА ЛЕНИНА будет реять НАД СССР

В САСШ заканчивается постройка крупнейшего в мире жесткого воздушного карабля «Мэкон» (РС-5), имеющего кубатуру в 212 тыс. м³, т. е. почти на 14% больше, чем его предшественник, дирижабль «Экрон» (РС-4), и в два раза больше, чем всемирно известный германский жесткий дирижабль «Граф Цеппелин» LZ-127.

Германия приступила три года тому назад к постройке корабля LZ-128 и намеревалась построить еще более крупный дирижабль газоместимостью порядка 180 тыс. м³ LZ-129, но кризис подкосил работу воздухоплавательной верфи в Фридрихсгафене, — и производственные работы приостановлены.

Англия вынуждена была немного спустя после гибели дирижабля R-101 пойти на разборку на лом своего крупного жесткого корабля R-101 и лишилась вовсе больших воздухоплавательных кораблей.

Италия по сути дела прекратила постройку больших и средних полужестких дирижаблей.

Франция недавно выпустила полужесткий корабль средней кубатуры чисто военного типа для обслуживания военно-морских операций.

Кризис привел к упадку капиталистическое дирижаблестроение вообще и в Европе — в особенности.

Лишь там, где осуществляется военный заказ, там, где еще есть возможность бросать неисчерпаемые золотые фонды, дирижабли строятся: капитализм крепко цепляется за сохранение хотя бы некоторых позиций в области военного воздухоплавания.

СССР и по линии воздухоплавания демонстрирует всему миру величайшие преимущества своего социалистического строя.

Мы всерьез принялись за постановку советского дирижаблестроения, накапливаем для этого опыт и ресурсы, делаем первые шаги и готовимся к осуществлению большой дирижаблестроительной программы.

Правда, абсолютно мы еще очень и очень отстаем по сравнению с накопленной потенцией и производственными ресурсами крупнейших капиталистических стран.

Но мы совсем недавно отставали и по ряду других показателей, а теперь СССР занимает **второе** место в мире по машиностроению, по производству черного металла, по добыче нефти, ряд **первых** мест по другим отраслям, в том числе **первое** место в мире по тракторостроению и сельскохозяйственному сложному машиностроению.

СССР создал ряд **новых** отраслей промышленности, в том числе авиационную и автомобильную.

СССР имеет **все необходимое** и для создания своего дирижаблестроения.

В области воздухоплавания СССР еще отстает.

Но в этом деле, как и во всяком другом, **решают темпы.**

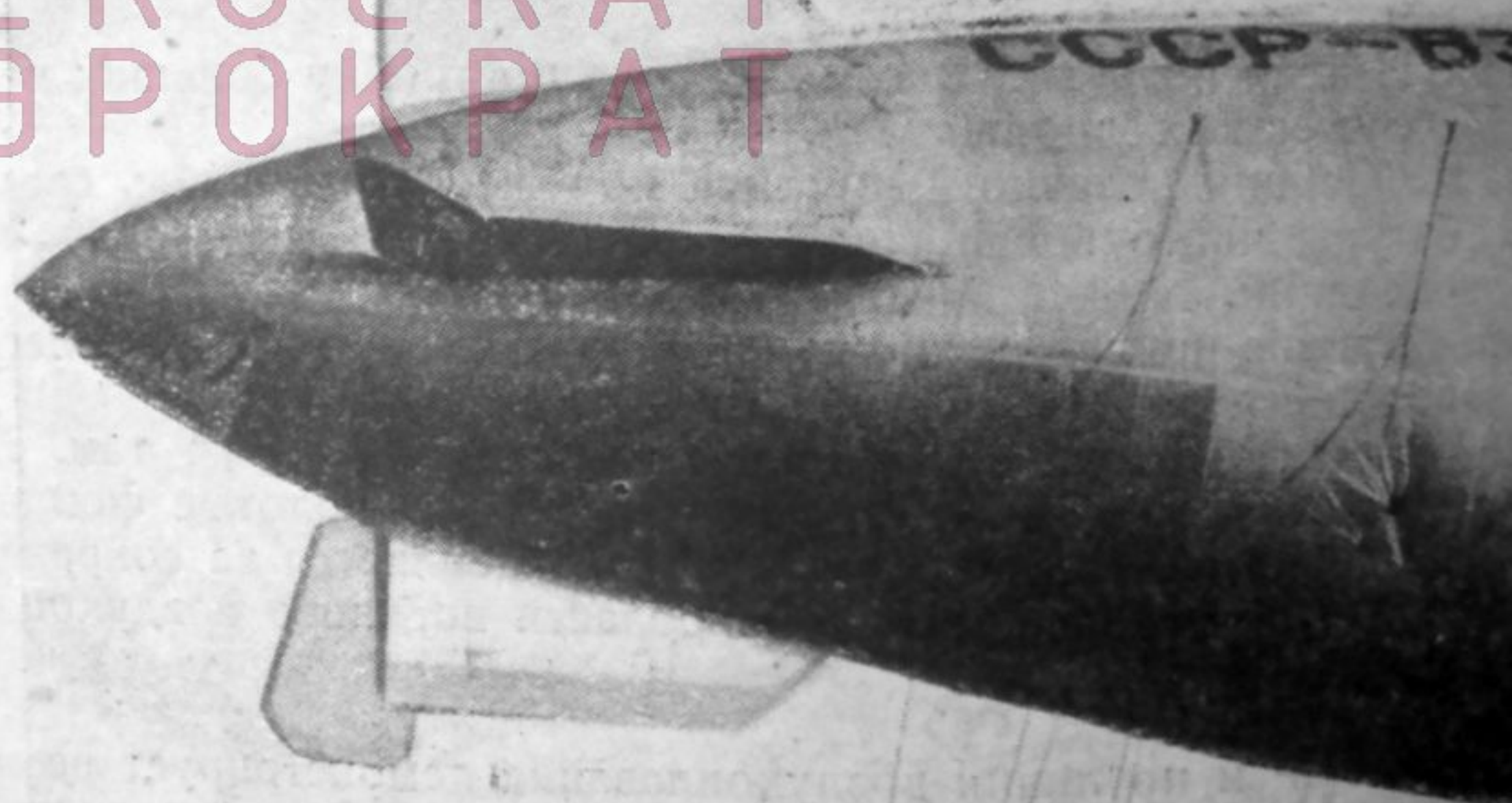
В настоящее время мы уже **начинаем брать** надлежащий большевистский темп и в области дирижаблестроения.

В этом—гвоздь вопроса.

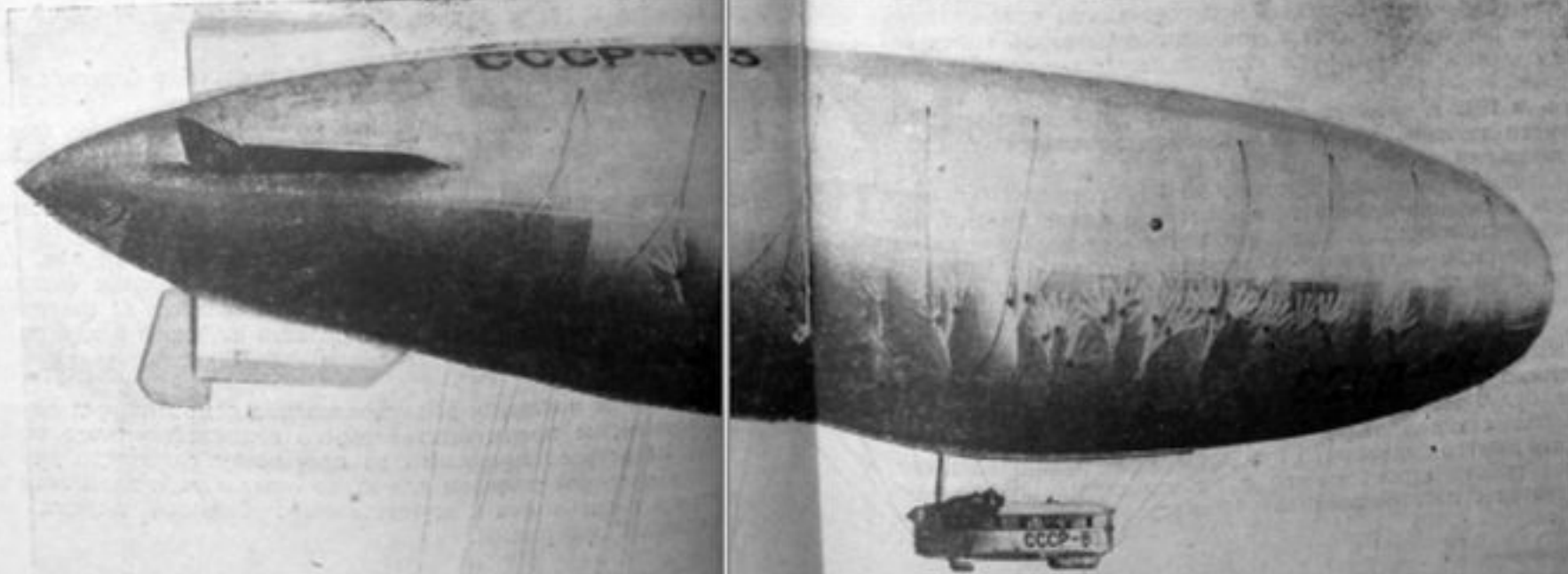
Вопрос о советском дирижаблестроении был поставлен нашей общественностью лишь в 1930 г.

Советский дирижабль В-3, объем 6700 м³

АЕРОСРАТ
АЭРОКРАТ



Советский дирижабль В-3, объём 6700 м³



По инициативе «Правды» проведена обширная массовая кампания, давшая свыше 25 млн. руб. и многочисленные ценнейшие предложения со стороны массы ударников социалистической стройки.

Осоавиахим провел эту кампанию во всем Союзе, вовлекая в нее широчайшие слои трудящихся, мобилизуя их на дело организации советского дирижаблестроения.

По инициативе старого большевика и одного из активнейших борцов за советские дирижабли тов. **Ф. Ильина**, лозунги различных отрядов трудящихся за постройку кораблей «Правда», «Клим Ворошилов», «Осоавиахим», «Колхозник» и др. нашли свой высший синтез в лозунге, объединившем многомиллионные массы строителей социализма: **«Создадим эскадру дирижаблей имени Ленина!»**.

В эту эскадру должны войти корабли «Ленин», «Сталин», «Клим Ворошилов», «Правда», «Старый большевик», «Колхозник», «Осоавиахим».

Эскадра имени Ленина должна быть эскадрой больших кораблей жестких, полужестких и цельнометаллических типов, кораблей, имеющих прямым назначением усиление народнохозяйственных ресурсов Страны советов, обслуживание его безграничных пространств, охватывающих индустриальный и совхозо-колхозный лик советской земли.



Такая эскадра может и будет построена за определенное количество лет.

В течение второй пятилетки эскадра будет в **основном** уже создана.

По линии строительства дирижаблей период до второй половины 1931 г. по сути дела использован не был.

Созданное Всесоюзным объединением ГВФ специальное научно-опытное учреждение «БОСЭД» не справилось со своим делом, и поэтому никаких реальных результатов в то время мы еще не получили.

В 1931 г. создан научно-производственный комбинат **Дирижаблестрой**, который получил достаточные средства и помощь, но все же на первых порах недостаточно энергично взялся за выполнение порученного ему дела.

Лишь в 1932 г. наметился явный **перелом** в работе Дирижаблестроя, была начата постройка воздухоплавательной верфи и были выпущены первые три мягких дирижабля В-1, В-2 и В-3 до 6500 м³ газоместимостью включительно.

Эти корабли выступали на параде в день 15-летия Октябрьской революции.

Дирижабль В-3 совершил прекрасный перелет Москва—Горький—Москва.

Корабль В-2 совершил безукоризненный полет по маршруту Москва—Ленинград.

Наши дирижабли начали **летать** над советскими пространствами, и кадры пилотов и целой группы воздухоплавательных работников получили в свои руки материальную часть, позволяющую производить учебу.

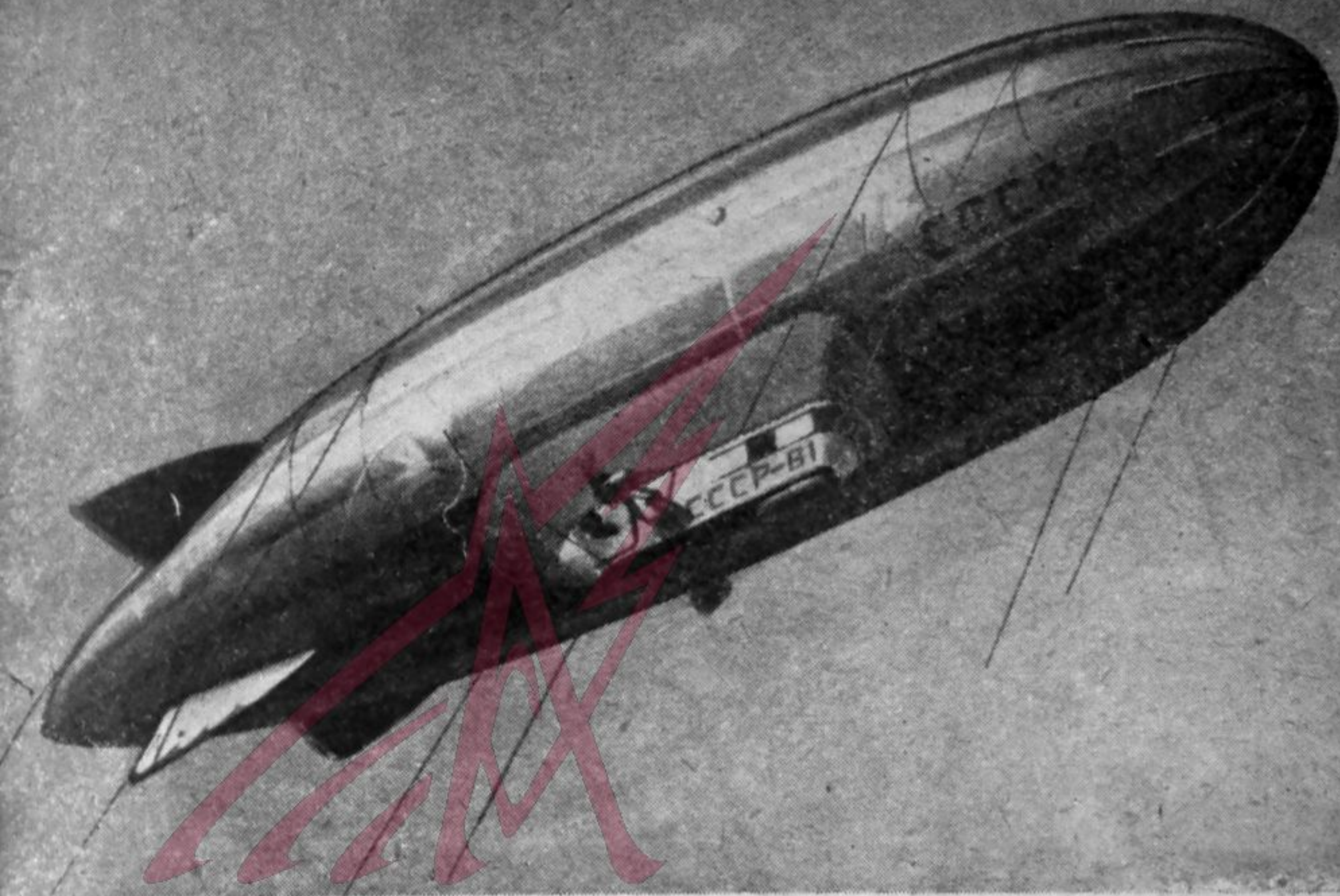
В итоге—в 1932 г. пройден в рекордно быстрый срок опытный цикл мягкого дирижаблестроения и заложены первые камни воздухоплавательной верфи.

Утвержденный правительством план на 1933 г. предусматривает завершение в течение одного года опытного цикла полужесткого дирижаблестроения и, в частности, постройку малых кораблей и одного среднего полужесткого дирижабля объемом 18 500 м³.

Одновременно по линии строительства верфи должен быть закончен определенный цикл сооружений (эллингов, мастерских и т. д.).

В последующие годы, по мере роста верфи и ее производственных ресурсов и создания прочной базы крупного дирижаблестроения, будут выпускаться крупнейшие корабли как полужестких и жестких типов, так и цельнометаллических, в частности, по проекту нашего виднейшего изобретателя **К. Э. Циолковского**.

Вся эта работа строительного и производственного порядка переплетается с настойчивыми научно-исследовательскими рабо-



Советский дирижабль В-1 объем 2200 м³

тами и целой программой эксплуатации, рассчитанной на удовлетворение насущных нужд социалистического строительства.

Советская страна далеко не случайно взялась за создание своего дирижаблестроения, подготавливая выпуск целой эскадры имени Ленина.

Потребности **транспорта** растут исключительно быстро.

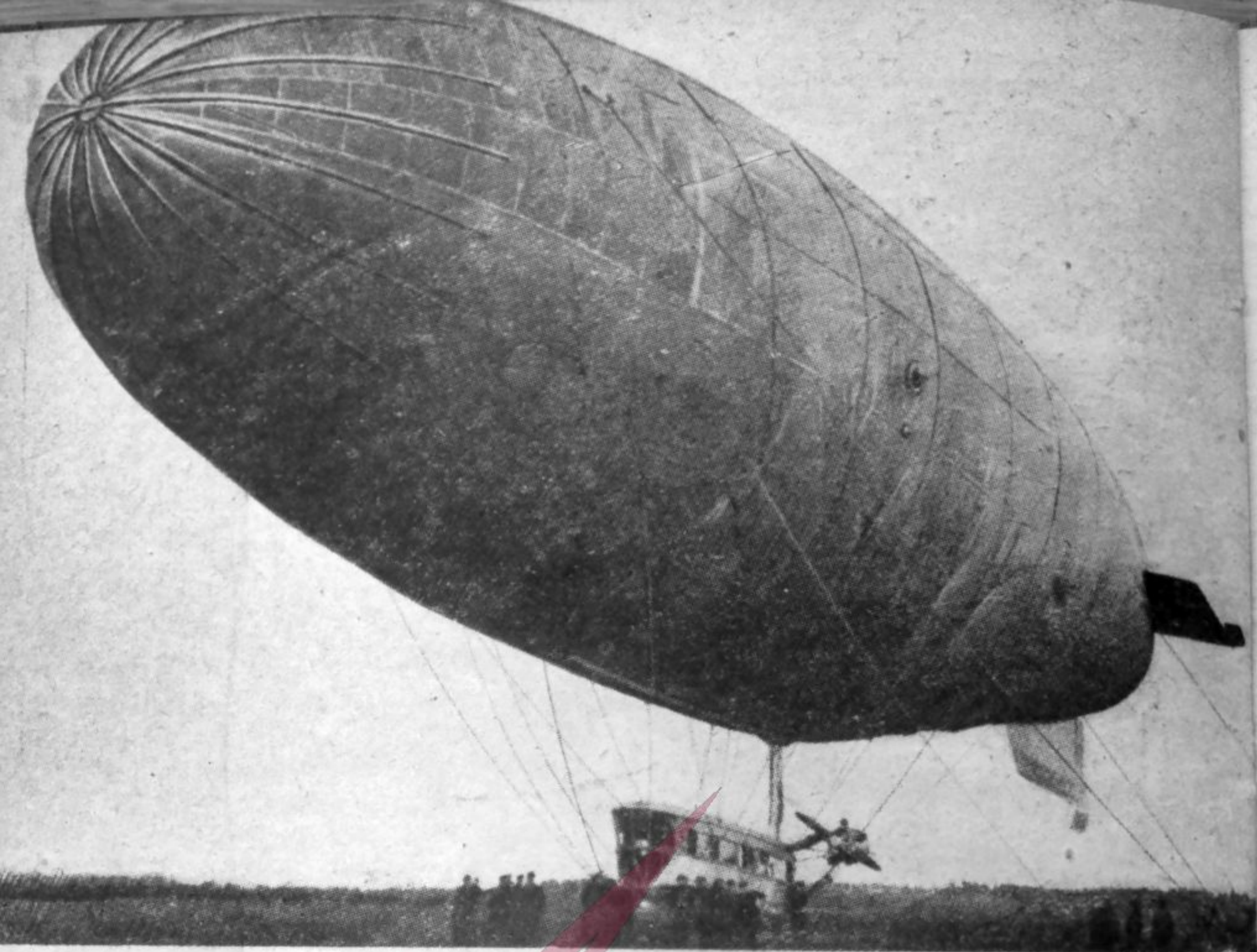
Пролетариат преобразует свою страну в технически высоко насыщенное бесклассовое, социалистическое общество.

Связи между всеми районами страны и, в частности, отдаленными приобретают исключительное значение.

В этом отношении неизмеримую роль играет возможность беспосадочных сообщений из конца в конец СССР по прямым, наиболее экономичным и наиболее скорым маршрутам.

Дирижабль здесь является одним из решающих средств.

Дирижабль призван также и к тому, чтобы вместе с самолетом обогатить арсенал промышленных и земледельческих орудий производства, обслуживать сложнейшие процессы, где непрерывная многосуточная работа сверху становится прямым требованием производства.



Советский дирижабль В-2, объем 5000 м³

Дирижабли могут и будут служить социализму, который воспринимает самую новую технику и который в ответ на капиталистический вопль о «моратории» в области техники осуществляет лозунг своего вождя, тов. Сталина, об овладении самой **передовой техникой**.

Мы вступили во вторую пятилетку.

Перед нами исторические задачи построения бесклассового общества, ликвидации охвостьев капиталистических классов.

Под руководством славной большевистской партии и ее ленинского ЦК во главе с тов. Сталиным пролетариат СССР выполнит свою великую задачу всемирного значения.

При осуществлении этой задачи свою видную роль сыграет и эскадра имени Ленина, шефство над которой взял на себя многомиллионный отряд советской общественности в лице Осоавиа-

ДИРИЖАБЛЬ

и ЕГО ПРИМЕНЕНИЕ

Необозримые пространства СССР заставляют полностью использовать все имеющиеся средства сообщения для постоянной связи культурных центров с отдаленными окраинами.

Отсутствие достаточного количества путей сообщения, быстрых и удобных средств связи, наличие большого количества районов, отрезанных в течение долгих периодов года от своих административно-хозяйственных центров, наличие вообще малоисследованных районов,—все это требует немедленного применения всех средств сообщения, которыми располагает современная техника. Среди этих средств одно из виднейших мест занимает дирижабль. С дирижаблем во многих случаях не может конкурировать ни одно из существующих средств сообщения.

Преимущества дирижабля заключаются в основном в большой грузоподъемности, в продолжительности полета, в возможности совершения ночных полетов, полетов в тумане, при низкой облачности.

Скорость передвижения на дирижаблях в настоящее время доходит до 128—140 км/час. Дирижабль по скорости уступает лишь самолету, но зато по продолжительности и дальности полета, по грузоподъемности и по безопасности он значительно превосходит самолет.

Конечно, дирижабль имеет и свои недостатки. Полеты дирижаблей производится на весьма горючем газе—водороде. Моторы же обычно работают на первоклассном авиационном бензине. Поэтому в пожарном отношении дирижабль весьма небезопасен. Однако этот недостаток уже устраняется. Большие шаги в этом направлении предприняла Америка, заменившая водород гелием, т. е. газом, который обладает почти равной водороду подъемной силой, но не горит. Попутно с этим ведутся работы по замене бензиновых моторов нефтяными. Этот опыт мы должны учесть. Само собой разумеется, что гелий мы у себя найти можем. С момента определения места его выхода из недр земли нам следует озаботиться организацией его промышленного добывания и накопления соответствующих запасов.

Другая отрицательная сторона дирижабля — сравнительно дорогая стоимость необходимых для эксплуатации дирижаблей сооружений — эллингов (т. е. особых просторных помещений,



Советский дирижабль В-4, объем 2500 м³

где дирижабль находится при продолжительных стоянках и где он ремонтируется), причальных мачт для временного причала дирижаблей и т. д.

Однако эллинги необходимы только на конечных пунктах линий, оборудование же промежуточных пунктов гораздо дешевле. При колоссальной длине наших намеченных линий эксплуатация дирижаблей вполне себя коммерчески оправдывает.

В основном дирижабль состоит из каплеобразной (веретенообразной) оболочки, строящейся из прорезиненной материи и наполняемой газом, легче воздуха. Для устойчивости и управления дирижаблем в воздухе на корме дирижабля устанавливаются горизонтальные и вертикальные плоскости, называемые стабилизаторами, продолжение коих составляют рули направления и глубины (высоты). Управление рулями осуществляется из пилотской гондолы при помощи штурвалов и соответствующих тросов.

Помимо рулей, изменение подъема и спуска дирижабля может осуществляться также при помощи газовых и воздушных клапа-

нов, управление которыми также сосредоточено в гондоле. Кроме этого, в каждом полете, независимо от системы дирижабля (мягкий, полужесткий, жесткий), пользуются балластом—либо песочным, либо водяным, причем последний вид балласта имеет то преимущество, что при пользовании им исключается возможность порчи винта и мотора, недостатком же является его способность замерзать.

Кроме того, внутри газового объема дирижабля обычно монтируется отдельное, связанное с наружной атмосферой, вместилище для воздуха, называемое баллонетом, назначение которого — поддерживать постоянство формы оболочки дирижабля.

Поднимаясь на значительную высоту, газ в оболочке расширяется, вытесняет воздух из баллонета в атмосферу, и таким образом форма дирижабля остается неизменной. При спуске дирижабля газ постепенно сжимается, принимает свой первоначальный объем, и необходима дополнительная подкачка воздуха из атмосферы в баллонет для постоянства формы оболочки. Эта операция совершается либо при помощи отбрасываемой струи воздуха от винта, которая улавливается улавливателем и подается в баллонет, либо при помощи специально установленного моторного вентилятора.

Здесь даны в основном конструкция и управление мягким дирижаблем.

В принципе управление полужестким и жестким дирижаблем мало чем отличается от мягких.

Мягкие дирижабли

Мягкие дирижабли имеют оболочку из материи, непосредственно наполненной газом. Гондола подвешивается к самой оболочке. Обычно мягкие дирижабли обладают небольшим объемом (не свыше 10 тыс. м³) и мотором малой мощности. Поэтому собственная скорость мягких дирижаблей довольно мала, но она все же значительно выше любого курьерского поезда. Грузоподъемность и продолжительность полета без спуска у этих дирижаблей также довольно ограничены, вследствие чего они не могут быть использованы для длительных рейсов и для перевозки грузов.

Обычно мягкие дирижабли предназначаются для полетов с небольшими посильными заданиями, а главным образом, для обучения на них и при них соответствующих кадров для работы на дирижаблях больших объемов.

В качестве образцов дирижаблей такой системы (в общем они все более или менее одинаковы) можно привести «Московский химик-резинщик», летавший у нас с 1926 по 1928 гг., дирижабль «Комсомольская правда», производивший полеты в течение осени 1930—1932 гг. в районе Москвы и под Москвой.

Оба эти дирижабля сконструированы и построены одним лицом — инж. Н. В. Фоминым. Разница между ними заключается в том, что первый имел мотор Фиат в 105 л. с., а второй имеет мотор БМВ в 185 л. с., что повысило его скорость и управляемость. Если в течение двух лет эксплуатации дирижабль «Московский химик-резинщик» сделал всего 24 полета, то «Комсомольская правда» за два месяца эксплуатации совершила более 30 полетов, несмотря на то, что условия для ее эксплуатации были значительно хуже (стоянка в овраге под открытым небом, затяжка отдельных регулировочных работ из-за отсутствия крыши, ненадежность снабжения газом, горючим, всеми подсобными материалами, отсутствие самостоятельной команды, вследствие чего срывались полеты, и т. д.).

Опыт эксплуатации этих двух дирижаблей показал, что дирижабли таких малых объемов — недорогие и простые по своей конструкции — могут быть с хорошими результатами использованы для подготовки летного состава и обслуживающего персонала (команды).

Полужесткие дирижабли

Являясь промежуточным типом между мягкими и жесткими дирижаблями, полужесткий дирижабль отличается от мягкой системы лишь тем, что у него вдоль всей нижней части оболочки проходит внутри жесткая металлическая ферма, называемая килем, которая дает возможность при увеличении объема равномернее распределять нагрузку по всей поверхности дирижабля и непосредственно прикреплять гондолу к килю, а следовательно, и к оболочке. Уничтожение наружной подвески (гондола и т. д.) увеличивает скорость полета дирижабля.

Кроме того, больший объем даст возможность выносить моторы из общей гондолы, монтировать их отдельно и, таким образом, достигать большей мощности, а следовательно, и скорости.

Оболочка полужесткого дирижабля, так же как и мягкого, строится из прорезиненной материи (перкаль); эта оболочка в основном несет на себе всю нагрузку.

Одним из представителей полужестких дирижаблей был дирижабль «Италия» конструктора Нобиле. На «Италии» Нобиле совершил в 1928 г. полет к Северному полюсу.

В Италии построен целый ряд полужестких дирижаблей, начиная от объема в 1010 м³ до 51 тыс. м³ *. Итальянские полужесткие дирижабли обладали очень хорошей скоростью. Например дирижабль «Норге», или «N-1», объемом в 18 500 м³, на котором Нобиле совершил в 1926 г. перелет из Рима через Ленинград

* Последний дирижабль остался недостроенным вследствие прекращения работ на заводе Нобиле после аварии в 1928 г. на пути к Северному полюсу.



Образец полужесткого дирижабля: итальянский дирижабль N

и Шпицберген на Аляску, имел максимальную скорость 100 км/час, а жесткий дирижабль «Граф Цеппелин», прилетавший в Москву 10 сентября 1930 г., имевший значительно больший объем и большую мощность, давал всего лишь 128 км/час. К тому же стоимость изготовления полужесткого дирижабля значительно ниже стоимости жесткого.

Следует еще в двух словах остановиться на последних типах немецких полужестких дирижаблей, которые применяются для целей обучения и тренировки кадров и выполнения небольших заданий. Казалось бы, строя такие гиганты, как «Граф Цеппелин» — 105 тыс. м³ объемом (ЛЦ-127) и ЛЦ-129, обладающий объемом 200 тыс. м³, не к чему заниматься маленькими полужесткими дирижаблями. Однако в Германии их строят, так как они имеют ряд достоинств.

Вот наиболее характерные из этих дирижаблей: ПН-27 объемом 1435 м³ с двумя моторами Анзани по 35 л. с. и с запасом горючего на 10 час. полета при потолке (наивысшей точке полета) в 2 тыс. м, ПН-28 объемом в 1800 м³ с одним мотором Сименс 80 л. с., показавший скорость 90 км/час. Этот дирижабль в 1930 г. совершил более 200 полетов с общей продолжительностью свыше 600 час. Наконец, дирижабль ПН-29 объемом 2200 м³ с одним мотором Сименс 100 л. с., построенный по заданию Швеции.

Для этих дирижабликов специально была построена причальная разборная мачта, которая очень проста по конструкции и позволяет держать дирижабль на открытом воздухе без ввода его в эллинг.

Жесткие дирижабли

По своей конструкции жесткий дирижабль резко отличается от только что рассмотренных систем.

Основной и главной частью жесткого дирижабля является жесткий металлический каркас решетчатого типа. Внутри каркас

разделен на целый ряд отсеков, в которых размещены газовые баллоны, но уже не из прорезиненной материи. Материя у жестких кораблей служит для придания дирижаблю формы; непосредственно на грузок от газа материя не несет.

К нижней части каркаса подвешиваются впереди гондола управления и пассажирская гондола, а затем от носа до кормы равномерно, в шахматном порядке, с той и другой стороны дирижабля подвешиваются моторные гондолы, максимальное число которых у последних дирижаблей доходит до восьми.

Главным строителем жестких дирижаблей является немецкая фирма «Цеппелин», которая занимается дирижаблестроением уже 30 лет. Большое внимание жесткому дирижаблестроению уделяет Америка, которая заказала фирме «Цеппелин» опытные образцы и пригласила ряд немецких конструкторов для работы в Америке. В Англии также занимаются жестким дирижаблестроением, но с незначительным результатом, так как необходимого опыта у англичан еще нет.

Основные достоинства жестких дирижаблей большого объема — огромная грузоподъемность, доходящая до нескольких десятков тонн, большая скорость полета, доходящая до 140 км и выше в час. Все эти качества делают в наших условиях отсутствия достаточного количества путей сообщения дирижабль такого типа чрезвычайно ценным средством сообщения.

Качества последних типов дирижаблей показывают такие данные:

Показатели	Дирижабли			
	«Граф Цеппелин» Германия	P-101 Англия	PC-4 Америка	ЛЦ-128 Германия
Объем в м ³	105 000	141 000	184 000	150 000
Длина в м	235	220	239	237
Диаметр в м	30,5	40,3	40,5	38
Подъемная сила в т	83,2	155	182,5	139
Полезная нагрузка в т	15	24	33	25
Мощность мотора в л. с.	2 650	3 250	4 800	4 800
Скорость макс. км/час	128	111	140	140
« крейсерск. км/час	117	101	120	120
Дальность полета в км	10 000	6 000	17 000	14 000
Продолжит. полета при крейсерск. скорости в часах	85,5	59,4	141,7	116,6
Продолжит. полета в днях	3,5	2,5	6,0	5,0

Наибольший опыт эксплуатации дирижаблей имеют в настоящее время немцы. Этим, собственно говоря, и объясняется тот факт, что несмотря на совершение полетов сплошь и рядом при

весьма неблагоприятной погоде, ни один полет немцев за последние годы не кончился катастрофой.

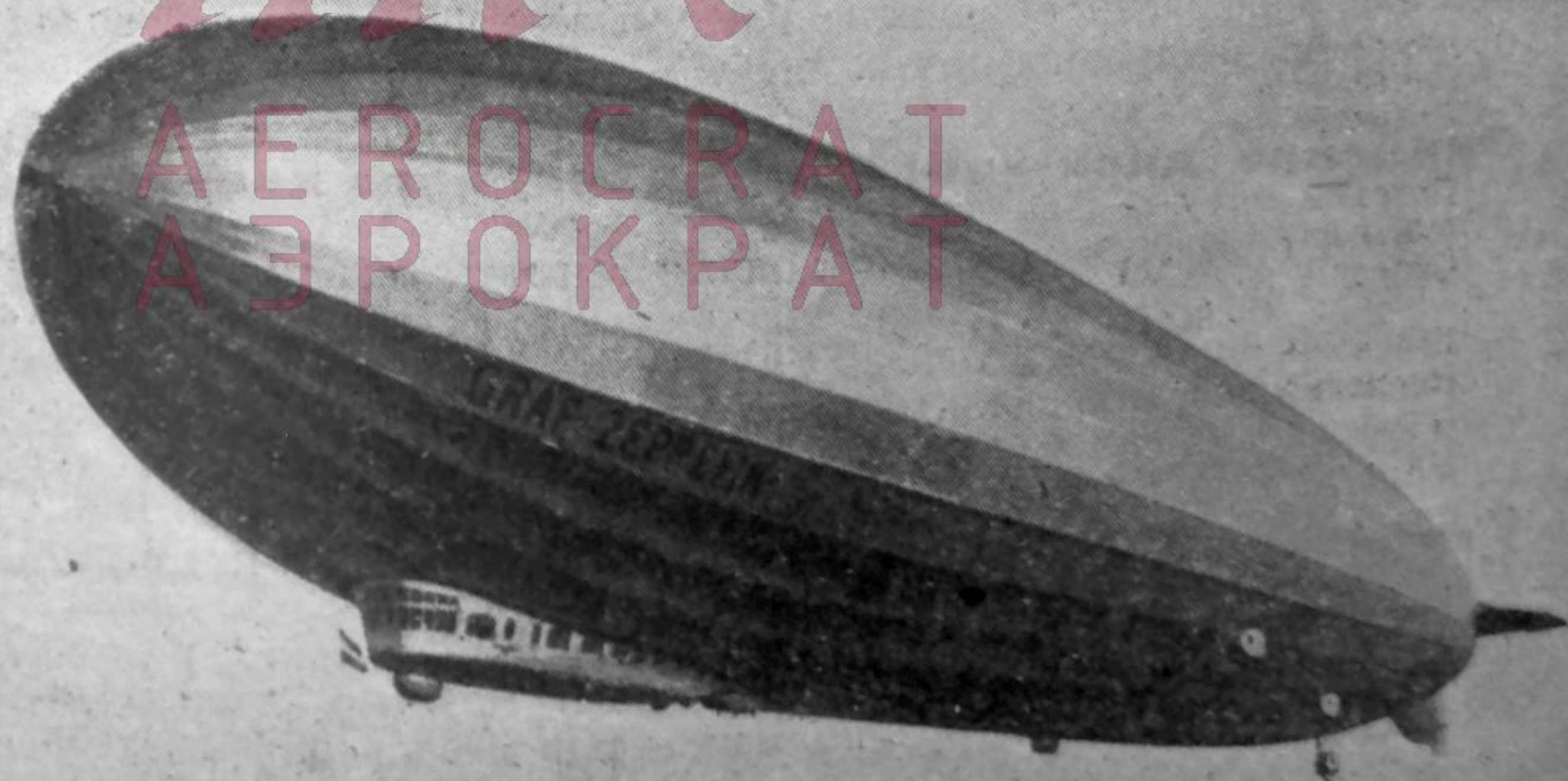
Так, в конце 1928 г. дирижабль «Граф Цеппелин» совершил перелет из Европы в Америку в течение 111 час., причем за время перелета он неоднократно попадал в невероятно тяжелые условия погоды и все же вышел победителем. В этом перелете участвовало 62 чел., дирижабль вез 5 т почты.

Тот же дирижабль совершил в конце 1929 г. кругосветный полет всего лишь с тремя остановками и проходил по маршруту Фридрихсгафен—Токио (остановка).— Лос-Анжелос (остановка)—Нью-Йорк (остановка)—Фридрихсгафен. Участок, например, Фридрихсгафен—Токио (около 12 тыс. км) был пройден без спуска в 101 час. За весь кругосветный перелет было покрыто около 35 500 км в 12 полетных суток. Нормальный же проезд по этому же маршруту требует около 50 суток. Участок Москва — Токио был покрыт дирижаблем в три с половиной дня, а нормальный проезд в экспрессе требует 14 суток.

Роль дирижабля как средства сообщения

Огромные достижения управляемого воздухоплавания заставляют серьезно заняться вопросами применения у нас в Союзе мощных дирижаблей. Представляя собою одну шестую часть всей земной поверхности, обладая громадными и совершенно неисследованными территориями на севере и в Сибири, наш Союз не может пройти мимо такого мощного средства сообщения, как

Образец жесткого дирижабля: германский дирижабль «Граф Цеппелин» ЛЦ-127



дирижабли. Не говоря уже о таких маршрутах, как Москва — Константинополь, Москва—Кавказ, Москва—Туркестан—Персия, мы должны теперь же серьезно заняться организацией линии Москва—Дальний Восток—Сахалин—Камчатка со множеством ответвлений в ту и другую сторону от главного пути. Сибирский край имеет неисчислимые богатства, которые необходимо включить теперь же в общий баланс индустриализации страны. А между тем отсутствие дорог препятствует даже производству надлежащего исследования богатств края.

Помимо этого, уже сама по себе возможность связи далеких окраин с центрами в течение **всего года** имеет огромное значение. При налаживании постоянной связи на дирижаблях можно будет ставить вопрос об освоении девственных областей, об использовании богатств края для социалистического строительства.

У нас еще совершенно нет опыта применения дирижаблей в качестве средства сообщения на длинных участках. Но вместе с тем проводимые немцами на наших глазах опыты по преодолению таких расстояний, как 11—12 тыс. км, заставляют нас форсировать все подготовительные работы в области дирижаблестроения, чтобы на опыте своей эксплуатации расширить рамки применения дирижаблей. Приведенный уже нами пример перелета из Германии в Токио в течение трех с половиной дней вместо 14 дней железнодорожного пути говорит сам за себя.

Вместе с тем дирижабль представляет пассажирам большие удобства, чем другие средства сообщения. Поражает абсолютная плавность хода дирижабля, которую нельзя себе представить ни на одном из существующих средств сообщения.

На дирижабле «Граф Цеппелин» имеются все удобства, какие не могут быть предоставлены в вагоне: совершенно свободное передвижение в пределах пассажирских помещений, отдельные двухместные спальные каюты типа международного вагона, центральное электрическое отопление и освещение, радио для передач, прекрасно оборудованная умывальная с горячей водой и, наконец, воздушная почта.

Значение дирижабля для народного хозяйства

В этой области дирижабль должен сыграть огромную роль. Укажем лишь на основные возможности, которые открывает использование дирижаблей.

Как мы уже указывали, мягкие и полужесткие дирижабли главным образом используются для учебных целей, хотя они могут совершать и полеты по отдельным приемлемым заданиям. Дирижабль «Московский химик-резинщик» (объемом 2500 м³) совершил перелет из Ленинграда в Тверь, «Комсомольская правда» (объем 2500 м³)—из Москвы в Курск. Вспомним, наконец, перелет Нобиле через Северный полюс. Жесткие мощные дирижабли, обладающие огромной грузоподъемностью и большим радиусом



Гондола дирижабля ЛЦ-127. Вид спереди

действия, могут, помимо перевозки пассажиров и почты, стать в буквальном смысле этого слова грузовозами.

Укажем в двух словах на Арктический полет, проведенный дирижаблем ЛЦ-127 в 1931 г. За время полета в Арктику было пройдено расстояние в 13 200 км в семь летных дней, из них 106 ч. 10 м. (4,5 суток) непрерывного полета. Основная цель полета — научно-исследовательская работа в Арктике, и, как побочная цель, доказательство возможности освоения Арктики не только при помощи мощных ледоколов, но и при помощи мощных современных дирижаблей. Маршрут всего этого полета проходил через Фридрихсгафен—Берлин (остановка); Берлин—остров Готланд—Балтийский порт — Ревель — Гельсингфорс — Нарва—Ленинград (остановка); Ленинград—Архангельск — Белое море—Баренцово море—Ледовитый океан—Земля Франца-Иосифа—бухта Тихая у острова Гукер (посадка на воду у ледокола «Малыгин»); остров Гукер—Остров Рудольфа—Северная земля—Таймырский полуостров — Таймырское озеро—остров Диксон—Карское море—Новая Земля—полуостров Колгуев—Архангельск—

Ленинград—Рига—Мемель—Берлин (остановка); Берлин—Фридрихсгафен (стоянка дирижабля).

Всего в полете участвовало 46 чел., из них советских представителей 4 чел. (проф. Самойлович Р. Л., проф. Молчанов П. А., инж. Асберг Ф. Ф., радист Кренкель Э. Т.).

За время всего полета проделана огромная научно-исследовательская работа, и достаточно будет здесь указать, что одна аэрофотосъемка производилась на расстоянии нескольких сот километров, а за все время арктического полета была произведенная такая работа, которая в условиях ледового плавания, и то в благоприятные для плавания годы, может быть проделана с большим напряжением и с большими затратами лишь в 2—2½ года (заключение проф. Самойловича).

Связь, снабжение и отгрузка продукции наших промыслов, расположенных вдали от железных дорог. Снабжение окраин, теряющих на длительный период всякое сообщение с окружающим миром. Почтовая связь с отдельными местностями. Борьба с вредителями сельского хозяйства. Борьба с лесными пожарами. Аэросъемка неисследованных областей. Помощь на рыболовных промыслах. Доставка в определенные пункты изыскательных партий и последующее их снабжение и связь с ними. Вот краткий перечень того, что могут дать дирижабли нашему народному хозяйству. Конечно, перечень этот не полон.

Приведем небольшой пример. В настоящее время ведутся большие подготовительные работы в области создания Великого северного пути, представляющего собой комбинацию железнодорожных, водных и воздушных путей сообщения. В этих подготовительных работах дирижабли смогут сыграть очень большую роль. Они дадут возможность сильно форсировать осуществление конечных сроков работ по открытию основных магистралей как центральных, так и подводящих.

Особо остановимся на вопросе о роли дирижабля в освоении полярных стран и северо-восточных окраин.

Наша территория в районе полярных стран до сих пор мало исследована. Объясняется это тем, что передвижение в Арктике затрудняется мощными льдами, не тающими даже в летние месяцы. Только при помощи мощных ледоколов возможно передвижение в пределах Арктики. При этом знаменитый поход «Красина» показал, что преодолеть льды не всегда в состоянии даже мощный ледокол. При условии разрешения вопроса о способах борьбы с обледенением оболочек дирижаблей в северных широтах (а работы в этом направлении ведутся) можно будет производить исследование Арктики на дирижаблях, которые здесь могут принести огромную пользу.

Увеличивающийся из года в год товарооборот на севере, проводимый сейчас ежегодно при помощи Карской экспедиции, мог бы быть значительно облегчен при использовании дирижаблей. Они смогли бы оказать большую помощь проводящим и прово-

димым судам. Совместная работа в этой области самолета с дирижаблем значительно увеличит шансы наиболее быстрого и наиболее легкого окончания работ.

Таково мирное применение дирижаблей. Но, помимо этого, дирижабль является одним из мощных средств войны. Развитие своего дирижаблестроения является поэтому одним из звеньев повышения обороноспособности СССР. Для этого нужно лишь перенять опыт Америки и строить дирижабли не под водород, а под гелий, и не с бензиновыми моторами, а с моторами на тяжелом топливе нефтяными моторами.

Заключение

В области дирижаблестроения мы по сравнению с передовыми в технико-экономическом отношении капиталистическими странами сильно отстали. Социалистическая реконструкция нашего народного хозяйства требует применения всех видов технически возможного транспорта. Нам необходимы дирижабли.

Мы почти не имели опыта дирижаблестроения. Вот какие дирижабли мы построили до сих пор:

Наименование дирижабля	Год постройки	Объем	Скорость км/час	Грузоподъем в тоннах
Красная звезда	1919/20	10 000	63	3,7
VI Октябрь	1923	1 700	60	0,5
Московский химик-резинщик	1925	2 500	55	0,9
Комсомольская правда	1930	2 500	70	0,9

Из всех перечисленных дирижаблей летает лишь один в настоящее время—это «Комсомольская правда», все же остальные выбыли из строя.

В течение 1931 и 1932 гг. мы построили целый ряд мягких дирижаблей, которые у нас производят полеты с учебно-тренировочными целями. Вот они:

В-1	объем 2200 м ³	2 мотора по 75 л. с
В-2	5000 "	" " " 240 "
В-3	6700 "	" " " 310 "
В-4	2500 "	" " " 185 "

(б. «Комсомольская правда»)

Все эти дирижабли по существу учебные, маломощные и не приняты еще для регулярных товаро-пассажирских сообщений. Овладев ими, мы переходим сейчас к строительству и эксплуата-

ции полужестких дирижаблей итальянской системы, а в последующие годы должны будем также осваивать жесткие воздушные корабли, которые и являются нашей конечной целью как по грузоподъемности, так и по всем прочим показателям дирижаблестроения в сторону увеличения основных показателей грузоподъемности и скорости полета.

Мы должны будем также обратить большое внимание на увеличение срока службы дирижаблей, для чего необходимо изыскать новые возможные материалы для изготовления дирижаблей. В этом отношении мы должны будем шире поставить дело проектирования и опытного осуществления цельнометаллических дирижаблей, используя весь тот обширный материал, который дает в своих трудах наш советский изобретатель К. Э. Циолковский.

Дело дирижаблестроения для нас новое, крупное и весьма ответственное. Мы должны подходить к нему со всей осторожностью, чтобы не наделать грубых, трудно поправимых ошибок. Интерес широких масс трудящихся Союза к вопросам дирижаблестроения и та помощь, которую общественность, объединенная в обществе Осоавиахим, оказывает при разрешении этих вопросов, дают нам право смело заявить, что, несмотря на трудности, мы с задачей дирижаблестроения справимся и эскадра дирижаблей имени В. И. Ленина будет реять над Страной советов.

Что читать о дирижабле?

1. Б. Н. Воробьев, Задачи и перспективы воздушного сообщения на дирижаблях, журнал «Советская Азия», № 3—4, 1930.

2. Н. Г. Стобровский, Воздушный корабль, изд. Осоавиахима, 1930, ц. 70 к.

3. Н. Г. Стобровский, Дирижабли, изд. ГНТИ, 1931.

4. Лейтейзен М., Дирижабль в СССР, ОГИЗ, 1931, ц. 1 р.

5. Журнал «Самолет» за 1930, 1931 и 1932 гг.

В ближайшее время выходят в свет в издании Авиаавтоиздата:

Н. В. Лебедев, Дирижабли.

Ф. Ассберг и Э. Кренкель, дирижабль в Арктике.



АЕРОСРАТ
АЭРОКРАТ



60 коп.

А А-40-3-1

AEROCRAFT
АЭРОКРАТ