

# Урод в облаках

■ СЕРГЕЙ ЛЕСКОВ, «Известия», — специально для «Профиля»

**П**очему летают самолеты, не понимает никто. Почему светится лампочка — сплошной туман. Какая сила гонит вперед автомобиль — загадка. Единственное изобретение, суть которого ясна и прозрачна, — это дирижабль. Но ирония в том, что самое естественное техническое творение человечеством не востребовано и даже отвергнуто. После чего рассуждать, что все гениальное просто, как-то неловко.

Причина опалы, в которую попали величественные дирижабли, — высокая аварийность и легкая воспламеняемость водорода. 1928 год — гибель дирижабля «Италия», на котором экспедиция Нобиле направлялась к Северному полюсу. 1930 год — гибель 48 человек в первом же полете крупнейшего английского дирижабля R-101, предназначенного для рейсов в Канаду и Индию. 1933-й и 1935-й — гибель еще более крупных американских дирижаблей «Акрон» и «Мекон» с десятками жертв. 1936 год — самая известная катастрофа, когда в Нью-Йорке при швартовке сгорел немецкий «Гинденбург», совершивший 37 рейсов через Атлантику. Идею еще пытался спасти Гиммлер, заявив, что гибель «Гинденбурга» — диверсия коммунистов. В СССР увлечение дирижаблями пошло на убыль после 1938 года, когда лучший советский корабль «СССР В-6», установив рекорд продолжительности полета без дозаправки — 130 часов, разбился при попытке спасти экспедицию Папанина. В конце 70-х заместитель Туполева член-корреспондент АН СССР Сергей Егер реанимировал на новой технической базе забытую идею — о «термоплане», похожем на летающую тарелку, писали газеты, но перестройка сделал проект ненужным.

Но есть и другой закон: новое — хорошо забытое старое. Недавно Пентагон

обнародовал программу строительства дирижабля Walrus («Морж») — помесь спутника-шпиона и самолета-разведчика. При меньших габаритах дальность полета больше, чем у «Гинденбурга», — 20 тыс. км, полезная нагрузка много выше — 500—1000 тонн. Вторая жизнь дирижаблей стала возможной благодаря легким и прочным пленкам, надежным моторам нового поколения, а также то-

дешевле, чем вертолетом. Главным адептом дирижаблей у нас стал академик Юрий Рыжов, экс-депутат и бывший посол во Франции, а ныне заведующий кафедрой МАИ и ректор Международного инженерного университета. Искал инвесторов, пытался вдохнуть жизнь в забытый проект Егера. Сегодня академик Рыжов — член совета директоров и научный руководитель компании «ЛокомоСкай».

И на заводе «Авиастар» в Ульяновске начали строить 40-тонный дирижабль, прародителем которого является так и не взлетевший «термоплан». Презентация летающей тарелки намечена в следующем году на московском авиасалоне МАКС-2007.

Любое изобретение получает виды на будущее только в том случае, если оно востребовано. Людей, как выяснилось, удобнее возить на самолетах, но с крупными грузами в Сибири и на Дальнем Востоке, где месторождения истощаются и приходится уходить все глубже в непрохо-

димую тундру и тайгу, лучше справятся дирижабли, которым даже приземляться не надо. «ЛокомоСкай», русский «Цепелин», в 2007 году начнет строить крупные дирижабли грузоподъемностью до 600 тонн, чтобы в 2010 году приступить к воздушному обслуживанию нефтегазовых комплексов: транспорт углеводородов, сверхтяжелые негабаритные грузы, буровые вышки, энергоподстанции.

Главным противником дирижаблей был великий Гельмгольц, сформулировавший закон сохранения энергии. Гельмгольц не давал жизни графу Цепелину и утверждал, что «его урод никогда не достигнет облаков». Одно из великих заблуждений гениев, наподобие Герца, отрицавшего радио, и Резерфорда, не верившего в использование атомной энергии. ■



IFA BRIDERTAM/EAST NEWS

му, что благодаря криогенным технологиям перестала быть проблемой наработка гелия вместо водорода. В США легкие дирижабли применяются для патрулирования береговой линии, в ЮАР «Де Бирс» использует их для геологоразведки, в Германии восставший «Цепелин» выполняет короткие развлекательные круизы. У нас в новейшее время дирижабли поднимались в воздух только с рекламными целями.

При всех плюсах и минусах дирижаблей есть страна, которая просто создана для этого транспорта. Это Россия, с ее огромными равнинными территориями, где часто трудно проложить нормальную дорогу. Перевозка грузов дирижаблем — даже без учета строительства наземной инфраструктуры — обходится в 5—6 раз дешевле, чем самолетом, и в 15—17 раз