***С.В. Бендин***

*Член Совета «Инициативного КБ Дирижаблестроения (ИКБД) «Аэросмена», Долгопрудный*

[t404@ya.ru](mailto:t404@ya.ru)

[aerosmena@yandex.ru](mailto:aerosmena@yandex.ru)

**Историческое значение аэростатических систем для развития полярной воздушно-транспортной инфраструктуры**

Идею о возможности достижения полюса на воздушном шаре высказывал в 1845 г. французский аэронавт Дюпюи-Делькур, а в 1876 г. о том же заявил первооткрыватель Земли Франца Иосифа австриец Пайер. На практике убедиться в эффективности аэростатов для покорения Северного полюса в 1897 г. решились трое шведских ученых под руководством Соломона Андре. Их шар Оrnen пострадал от шторма. Не набирая высоты и волоча гондолу, аэростат прошел 500 км. Приземлившись, аэронавты пошли к базе, но по пути погибли.

Попытку попасть к полюсу по воздуху трижды на своем дирижабле America безуспешно предпринимал американец Уолтер Уэльман – в 1906, 1907 и 1909 гг.

После Первой мировой войны вопрос о покорении Арктике приобрел геополитическое значение.

Проект бывшего капитана цеппелина Вальтера Брунса, нацеленный на развитие дирижабельных трасс от Амстердама до Йокогамы или Сан-Франциско через советское воздушное пространство в Арктике получил в правительстве СССР живой отклик. Однако из-за отсутствия в бюджете СССР 27 млн руб. проект отклонили.

Руал Амундсен, в 1925 г. теоретически обосновав приоритетность использования для арктических исследований дирижаблей, заказал в Италии постройку такого воздушного корабля полужесткого типа. Дирижабль N-1 «Норвегия», построенный по проекту Умберто Нобиле, стартовал к полюсу 11 мая 1926 г. от Шпицбергена. Достигнув Северного плюса 12 мая, корабль взял курс на Аляску, где успешно совершил посадку 14 мая.

23 мая 1928 года на своем новом дирижабле N-4 «Италия» Нобиле опять вылетел к полюсу. Достигнув цели. По пути на базу аппарат погиб, унеся жизнь 6 членов экипажа. Оставшихся в живых удалось спасти в ходе международной спасательной операции.

Уже в начале 1930-х правительством СССР, видя в дирижаблях огромный потенциал, была начата госпрограмма по развитию такой техники.

Наиболее убедительно доказала эффективность применения дирижаблей в условиях сурового климата Арктики научная экспедиция дирижабля LZ-127 «Граф Цеппелин» летом 1931 г.

Сегодня, когда для повышения эффективности грузопассажирских перевозок в Арктике нужен доступный и надежный воздушный транспорт, очевидна актуальность высокотехнологичных и инновационных дирижаблей, способных качественно повысить эффективность воздушно-транспортной инфраструктуры.