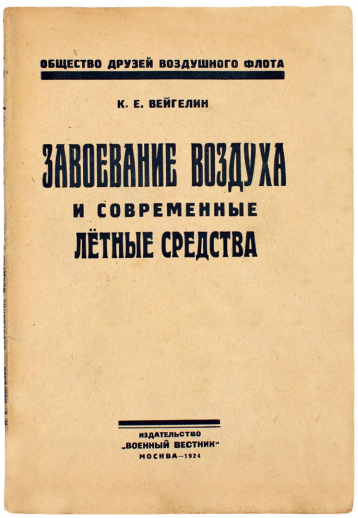
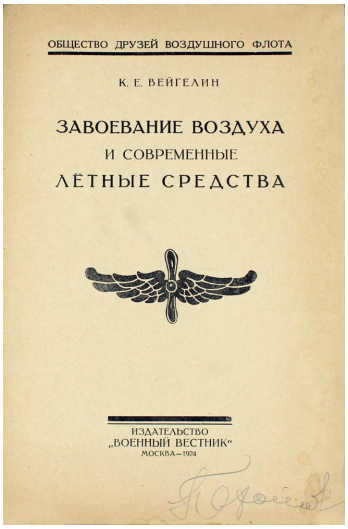






— 31 —

рость, около 3—4 метров в секунду, и, конечно, тоже не мог бороться даже с небольшим ветром. Таким образом все эти аэростаты собственно не могут даже называться „управляемыми", так как все их опыты ограничивались лишь более или менее продолжительным пребыванием в воздухе, а спуск совершался всегда вынужденно, в случайном месте. Первым же аэростатом, к которому, с полным основанием можно применить слово „управляемый", так как он совершил несколько законченных полетов с возвращением на место отправления, — был дирижабль „Франция", построенный при французском военном воздухоплавательном парке в Шалэ-Медон капитанами Ренар и Кребс.

Рис. 11. Первый управляемый аэростат Жиффара (1852 г.).

Капитан Шарль Ренар сыграл крупную роль в истории воздухоплавания вообще, и во Франции в особенности. Глубоко интересуясь вопросами летания и производя постоянные опыты совместно со своим помощником капитаном Кребс, Ренар уже в 1880 году подал в Академию Наук проект управляемого аэростата с электрическим мотором, а в 1883 г. стал испытывать крупную модель этого аэростата длиной около 8 саженей, с электродвигателем мощностью около $\frac{1}{2}$ лошад. силы. Опыты удались, и Ренар и Кребс получили для осуществления своего проекта правительственную субсидию в размере 200.000 франков. Целый год шла горячая работа и в следующем году дирижабль, названный „Францией", был готов.

Этот аэростат, послуживший образцом для всех современных дирижаблей французской постройки.



— 75 —

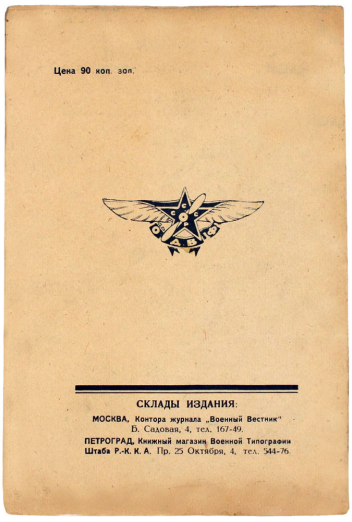
дии „R 34" 28 января 1921 г.: потерпев аварию в Йоркшире, налетев на гору, дирижабль с разбитым носом был унесен в море, но, справившись кое-как, на двух моторах с трудом дотянул до берега, где при причаливании доломался окончательно.

Другой английский дирижабль „R 38" (76.500 к.м., 350 л. с. × 6), проданный в Америку, потерпел крушение более серьезное, перед самой сдачей его, 23 августа 1921 г., застигнутый непогодой, корабль

Рис. 26. Капитанская рубка в передней гондоле английского дирижабля R 38.

должен был крейсировать в море более суток, а к вечеру следующего дня, подойдя к Гуллю, погиб, переломившись в воздухе; в результате последовал еще взрыв; из 49 человек, бывших на борту, спаслось только 5.

Управляемые аэростаты мягкого типа имели широкое распространение во Франции—заводов Астра, Клеман-Баяр и Зоднак, и в Германии: конструкции известного майора Парсеваля, в 1912—1915 г.г.



Вейгелин К.Е. Завоевание воздуха и современные летные средства

Общество друзей воздушного флота. - *Москва : Военный вестник, 1924. - 140 с. : ил., портр., снимк., черт., табл. - 24x16 см.*

В шрифтовой издательской обложке.

Настоящее издание, выпущенное в 1924 году в Москве издательством «Военный вестник», представляет собой одну из работ **Константина Евгеньевича Вейгелина**

(1882–1943) — русского советского авиационного инженера, историка и популяризатора авиации.

В отличие от более ранних популярных очерков Вейгелина, данная работа вышла после Первой мировой войны, что позволило автору обобщить опыт боевого применения авиации и оценить современные типы самолётов и дирижаблей.

Большая редкость.