

Алексей Кукушкин

Жесткие дирижабли. Создание. Секреты. Боевое применение



ЛитРес: Самиздат
Москва

УДК 355
ББК 68
К89

Кукушкин А. Н.

Жесткие дирижабли. Создание. Секреты. Боевое применение /
Кукушкин А. Н. — Москва: ЛитРес: Самиздат, 2021. — 321
с.

ISBN 978-5-532-94721-4

Тайна сожжения Москвы в 12 году, грозное ракетное орудие победившее британскую армию и как удалось человеку взмыть в воздух подобно птице? Ученые с давних пор бились над этой задачей и нашли изящное решение. Когда оно появилось, путей достижения оказалось несколько. Но началась первая мировая война, в котором новому виду вооружений со своими тайнами и секретами предстояло переломить итог войны и взмыть в небо, так высоко, как никто до них не поднимался. Жестким дирижаблям пришлось пройти огонь воду и медные трубы. Экипажи были на все руки мастера и сделали что могли, а штаб требовал от промышленности всё новые и новые цеппелины и гнал их на выполнение новых меняющихся в зависимости от обстановки задач. Книга объединяет в себе технику, историю, культуру, летоисчисление, политику и воспоминание очевидцев, для того чтобы мы с Вами пришли к удивительным выводам и узнали много нового.

ISBN 978-5-532-94721-4

© Кукушкин А. Н., текст, 2021
© Omiko Trading LTD., оформление, 2021

Содержание

Вступление	4
Глава 1. Первые эксперименты	6
Глава 2. От войны 12 года до конца 19 века	30
Глава 3. Предвоенные годы	81
Глава 4. Цепеллины выходят на тропу войны	156
Глава 5. Сражения 1915 года	170
Глава 6. Схватки 1916 года	226
Глава 7. Победы 1917 года	258
Глава 8. Разочарования 1918 года	290
Глава 9. После Великой войны	305
Заключение	321

Вступление

Ничего так не притягивает человеческий разум, как познание природы, покорение стихии и желание подняться над землей. Оно бессознательно у каждого появляется с раннего детства смотря на Солнце и облака. Но под влиянием различных обстоятельств к зрелому возрасту у 99% пропадает, с мыслями что это не моё, опасно, дорого, нет времени, не занимайся ерундой, так никто не делает...

Эта книга про оставшийся 1% людей которые смогли преодолеть себя, преодолеть обстоятельства, решить множество технических, нравственных, теологических, погодных, природных, экономических задач. Понять в первую очередь для себя зачем им это необходимо, проявить твердость и достроить свои летающие аппараты рискуя всем: финансами, семьями, жизнью, здоровьем и податься в воздух, кто на миг, кто и подольше.

Затем к людям стало приходиться десятилетие за десятилетием понимание какие воздушные средства в какой период времени необходимы, какие задачи с их помощью предстоит решить, и какие силы задействовать, на том технологическом уровне который был достигнут.

За практическими опытами стала поспевать и наука, предлагая теории и оборудование, успешно применявшееся в авиации, но отвергаемые наукой современной, об этом тоже расскажет данная книга.

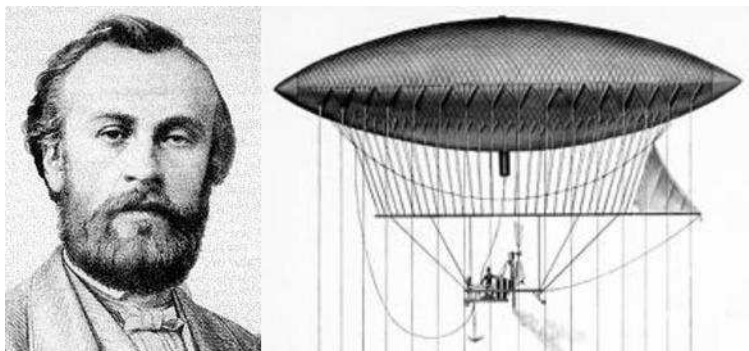
Страны финансировавшие воздухоплавательные полеты и сделавшие на них ставку ныне не существуют, но они были со своей системой ценностей, промышленностью, названиями и совсем не такими как рассказывает официальная история, здесь я тоже попытаюсь приоткрыть завесу тайны.

Воздушные аппараты раскрывают секреты и летоисчисления, так как две соседние страны не могут эксплуатировать на два поколения различающуюся.

Апофеозом воздушной техники 18 – 19 веков стал жесткий дирижабль, историю появления, развития, применения, и альтернативный взгляд, плюс различные теории я и Вы рассмотрим в данной книге, ведь труд не только написать книгу, но ещё её и прочитывать.

Глава 1. Первые эксперименты

Овладение полетами в атмосфере будоражило людские умы с давних пор. Возможно, что реально происходило, и когда это было в связи с полным разбросом датировок даже тех вещей что мы держим в руках мы никогда не узнаем, но по тем крупницам, что дошли до нас можно сделать многозначительные выводы.



Изобретатель Батист Жюль Анри Жак Жиффар (8 февраля 1825 – 1882 годы, Париж) и его первый дирижабль.

Официальная информация нам сообщает, что Анри Жиффар в 1852 году, всего в 27 лет, построил аэростат¹ сигаровидной формы, длиной 44 метра и диаметром 12 метров, вмещавший 2500 м³ газа, взятого из городской осветительной системы, и снабжённый паровой машиной с воздушным винтом, который приводился во вращение паровой машиной мощностью в 3 л/с (2,2 кВт). Масса самой машины составляла 50 кг, а вместе с котлом – 150 кг, таким образом удельная масса двигателя составляла 50 кг/л. с. или 68 кг/кВт.

¹ Аэростат – летательный аппарат легче воздуха, принцип действия которого основан на законе Архимеда. Для создания подъёмной силы используется заключённый в оболочке газ (или нагретый воздух) с плотностью меньшей, чем плотность окружающего воздуха.

Для придания аппарату устойчивости и управления его курсом был предусмотрен особый руль-парус, прямо как на бригантинах.

На своем дирижабле Жиффар поднялся 24 сентября 1852 года с парижского ипподрома. «Дул сильный ветер, – по его собственным словам, – препятствовал поступательному движению аэростата (так как располагаемой мощности машины не хватало для его преодоления), однако ему удалось выполнить повороты и боковые движения с помощью винта и руля». Затем изобретатель поднялся на своём аппарате на высоту около 1800 метров, что очень поразило окружающих, немного пролетел горизонтально и благополучно спустился на землю вблизи города Трапп.

Таким образом, Анри Жиффар стал первым в истории человеком, которому удалось совершить полёт на аэростате с помощью парового двигателя.

Давайте вспомним, что в 1852 году во Франции, а именно 2 февраля, состоялся плебисцит, по итогам которого Франция была объявлена конституционной монархией. Возглавил ее Луи Наполеон Бонапарт, племянник Наполеона I. На протяжении почти восьми лет, т.е. до 1860 г., власть Наполеона III была практически неограниченной. Тема с повторением жизни Наполеона 1-го и 3-го требует отдельного изучения и находится за рамками данной темы, приведу в пример лишь некоторые детали, остальные читатель легко найдет в сети интернет и задумается:

В ноябре 1799 года Бонапарт становится главой Франции. В декабре 1848 года Наполеон становится президентом Франции.

Через 4 года после начала своего правления Бонапарт провозглашается императором Франции. Республика превращается в Империю, 1804 год. Через 4 года после начала своего правления Наполеон провозглашается императором Франции. Республика превращается в Империю, 1852 год.

Накануне прихода Бонапарта к власти в 1799 году произошло восстание в Ирландии 1798 год, подавленное. Накануне прихода Наполеона к власти, 1848 год случилось восстание в Ирландии 1848 год, подавленное.

Приходу к власти Бонапарта способствовал Баррас². Первым премьер-министром при Наполеоне был Одилон Барро³.

В феврале 1798 года провозглашение Римской Республики, республика продержалась примерно год. Февраль 1849 года, провозглашение Римской Республики, республика продержалась менее года.

Во время правления Бонапарта была организована война почти всей Европы и против России – Отечественная война 12 года. Со стороны Европы война возглавляется Бонапартом, а со стороны России – братьями Александром и Константином.

Во время правления Наполеона организована война почти всей Европы против России – Крымская или Восточная война, также называемая у современников «Битвой за ясли господни». Со стороны Европы война возглавляется Наполеоном, а со стороны России братьями Александром и Константином.

Единственный сын Бонапарта, никогда не правивший Наполеон Второй, родился в 1811 году, за один год до конца Отечественной войны 12 года, и прожил 21 год. Единственный сын Наполеона, никогда не правивший Наполеон Четвёртый, родился в 1856 году, akurat в год окончания Крымской войны и прожил 22 года.

Бонапарт был офицером-артиллеристом, напечатавшим пару книг по баллистике. Наполеон был офицером-артиллеристом, напечатавшим пару книг по артиллерии.

Таким образом датировки и дат создания дирижаблей и вообще происходящих событий требуют пристального ревизионистского подхода. Но продолжим подробно рассматривать аппарат Жиффара,

² О Наполеоне слышали все. Но о Поле де Баррасе мало кто знает. Тем не менее, именно он приложил свою руку и к Революции, и к множеству других политических событий до неё. ... Благодаря богатым и влиятельным родственникам, де Баррас успешно устроил свою военную карьеру. Однако, среди сослуживцев не создал себе образ сильного и ответственного человека. Он принимал участие в битвах, но иногда только заочно, отдавая приказы.

³ Барро (Barrot), Одилон (1791 – 6.VIII.1873) – французский государственный и политический деятель, адвокат. Принимал участие в подготовке июльской революции 1830 года; после ее завершения получил должность префекта департамента Сена, был членом Государственного совета. ... В 1849 году обманным путем Барро добился санкции Учредительного собрания на организацию военной интервенции против Римской республики.

что бы лучше определиться с его предшественниками и приемниками, по техническому развитию.

Заправлялся аэростат светильным газом⁴, дешевым, так как широко нашедшим своё распространение в освещении парижских улиц, но горючим и взрывчатым, вследствие чего дымовая труба была направлена вниз, а топка тщательно экранирована, во избежание малейшей искры. Но как получить тягу в трубе, направленной вниз? Изобретатель нашел выход! Использование парового инжектора⁵ решало вопрос, но по официальной информации он был изобретен в 1858 году, а значит и первый дирижабль 27-летнего Жиффара и второй, когда французу исполнилось 30 лет, взлетали без него? Но как? Еще одно изобретение талантливого француза – эжектор. Представляет собой устройство, в котором происходит передача кинетической энергии от одной среды, движущейся с большей скоростью, к другой. Эжектор, работая по закону Бернулли, создаёт в сужающемся сечении пониженное давление одной среды, что вызывает подсос в поток другой среды, которая затем уносится и удаляется от места всасывания энергией первой среды, и здесь мы с удивлением узнаем, что эжектор это один из видов вакуумных насосов. Что-ж вопросов больше, чем ответов.

⁴ Светильный газ – смесь водорода (50 %), метана (34 %), угарного газа и других горючих газов, получаемая при пиролизе каменного угля или нефти. Сжиженный светильный газ иногда называют блаугаз – по имени изобретателя, немецкого инженера Блау.

⁵ Паровой инжектор (фр. injecteur, от лат. injicere – вбрасываю) – вид струйного насоса, аппарат, применяемый для подачи воды в паровые котлы. Принцип действия основан на преобразовании кинетической энергии движущейся струи пара в необходимое для закачки в котёл давление воды. Необходимость в таком устройстве вызвана тем, что в котле при его работе образуется высокое давление (до десятков атмосфер), в то время как свежая вода находится (например, в тендере паровоза) при атмосферном давлении.

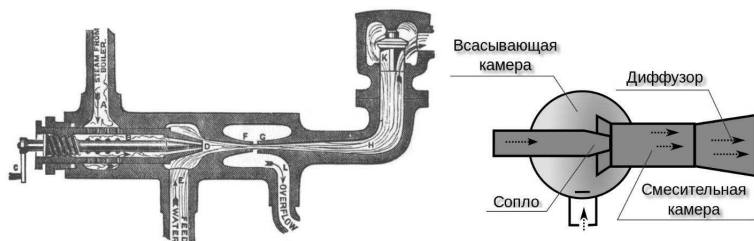


FIG. 6.— Section of Giffard's Injector.

Паровой инжектор и эжектор.

Во-первых, посчитаем на сколько светильный газ легче воздуха. Если входящий в его состав водород в 14,5 раза легче воздуха, а его в оболочке шара Жиффара 50 процентов, то метан всего в 1,8 раза легче воздуха, а его там 34 процента. Угарный газ, вообще практически равен воздуху, а значит примерно 10 процентов оболочки это балласт. При принятой стандартной международной стандартной атмосферой принимается значение $1,2250 \text{ кг/м}^3$, которая соответствует плотности сухого воздуха при 15°C и давлении 101 330 Па. Значит если аэростат заполнен воздухом, то его масса равна 3062 килограмма, а если светильным газом, то всего 382 килограмма, и образуется подъемная сила в 2680 килограммов.

Через три года в 1855 году Анри Жиффар, видимо получив соответствующее финансирование совместно с кочегаром предпринял полёт на построенном им новом дирижабле ёмкостью 3700 м^3 , превосходящий предыдущий на 50 процентов, при длине 70 метров и наибольшем поперечнике в 10 метров, снабжённый более мощным паровым двигателем. Во время полёта оболочка дирижабля из-за конструктивных недостатков начала выскальзывать из сетки, к которой была прикреплена гондола, однако воздухоплавателям удалось плавно опуститься на землю до того, как оболочка окончательно отделилась.

В дальнейшем Жиффар приступил к разработке проекта дирижабля ёмкостью в 220000 м^3 при длине 600 метров. Его скорость, по расчётам автора, должна была составлять до 72 км/ч . Паро-