

**\* 9 фактов о самом  
большом  
воздушном судне  
в мире**

**Ваше имя**

\* Британская компания Hybrid Air Vehicles показала публике самое большое воздушное судно в мире - дирижабль Airlander 10. Самые интересные факты об этой удивительной машине, сочетающей в себе технологии прошлого и будущего, мы собрали в нашем материале.

1.

Длина корпуса Airlander 10 составляет 91 метр. Для сравнения: длина фюзеляжа крупнейшего пассажирского авиалайнера Airbus A380 всего 73 метра. А вот Ан-225 "Мрия" всего на несколько метров короче британского дирижабля. Длина самолета, созданного для транспортировки шаттла "Буран", от кончика носа до кончика хвоста - 84 метра. А вот печально известные немецкие дирижабли класса Гиндербург достигали длины более 245 метров.



\*2.

\* Британцы из Hybrid Air Vehicles работали над прототипом в течение 10 лет. Стоимость воздушного судна за время постройки выросла до \$35,6 млн. Компания попробовала продать дирижабль армии США, но американцы расторгли контракт, общая сумма которого могла превысить \$500 млн. HAV выкупила судно за символическую сумму и перевезла в Великобританию, где продолжила сборку, закончив ее на этой неделе.



\*3.

\* Airlander 10 называют "гибридом", потому что он объединяет в себе особенности трех типов авиатранспорта. У него есть крылья, пропеллеры вертолетного типа, при этом гравитацию помогает преодолеть газ. Корпус дирижабля вмещает 379 куб. м гелия и благодаря комбинации преимуществ разных систем может висеть на одном месте на три недели. Он перемещается беззвучно, выдерживает попадание из огнестрельного оружия, не загрязняет окружающую среду.



\* 4.

\* Airlander 10 может быть использован как в военных, так и в гражданских целях. На дирижабле можно разместить разведочные системы, он вполне способен доставлять грузы на дальние расстояния. Его можно даже превратить в огромный ретранслятор для мобильных сетей и интернета, в случае если в конкретном районе нужно ненадолго улучшить качество сигнала. В туристической отрасли Airlander 10 мог бы стать чем-то средним между самолетом и пароходом. Он летал бы на небольшой высоте, доставлял бы пассажирам красоты пр



\* 5.

\* В туристической отрасли Airlander 10 мог бы стать чем-то средним между самолетом и пароходом. Он летал бы на небольшой высоте, демонстрируя пассажирам красоты природы и достопримечательности. Руководство компании утверждает, что это воздушное судно лучше подходит для круизов, чем для быстрых перелетов из точки в точку. Так что Boeing и Airbus могут спать спокойно.



\*6.

\* По итогам тестирования может начаться серийное производство Airlander 10. Для начала нужно поднять его в небо. Взлет запланирован на лето этого года. NAV рассчитывает производить по дюжине цеппелинов в год начиная с 2018 г. Но пока компания не называет покупателей. Новыми заказчиками могут стать военные, туристические и телекоммуникационные компании.



\*7.

\* В планах НАВ строительство увеличенной версии дирижабля весом 50 тонн, способного вместить 48 пассажиров. Существующая версия создавалась для американских военных и не предназначена для перевозки большого количества людей. Однако разработчики считают, что изменения в дизайне не будут значительными, так что уже в 2016 г. обновленная версия сможет подняться в небо.





\* 8.

\* От дирижаблей решили отказаться в эпоху всеобщей индустриализации, когда время играло ключевую роль. Самолеты доставляют людей и грузы из точки в точку быстрее, они легко маневрируют и побеждают дирижабль в воздушном бою. Все эти факторы предрешили исход битвы между воздушными судами. В то же время вопрос безопасности, вопреки расхожему мнению, не был ключевым. Разбившийся "Гинденбург" был наполнен не гелием, а более доступным гитлеровской Германии водородом, а при грамотном проектировании и строительстве можно было сделать одним из н



\* 9.

\* Интерес к дирижаблям растет. Американцы, отказавшись от британского воздушного судна, вскоре решили сделать свое. Сейчас над ним работает Lockheed Martin. NAV предполагает, что работающий прототип обеспечит компанию заказами на много лет вперед. Некоторые эксперты даже говорят о "революции" в авиации, которую произведут гибридные летательные аппараты. Отдельная тема - стратосферные дирижабли, способные зависать над землей на высоте 80 км. Они в перспективе могли бы обеспечить связью бедные страны, в которых отсутствует необходимая инфраструктура. Но полный список возможностей дирижаблей мы пока даже не можем себе представить.

