

# ИСТОРИЯ НАУКИ И ТЕХНИКИ. МУЗЕЙНОЕ ДЕЛО. ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА ТЕХНОЛОГИЙ: ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР



Материалы XIII Международной  
научно-практической конференции.  
3–5 декабря 2019 г.

Выпуск

# 12

Политехнический музей

Национальный исследовательский  
университет «Высшая школа  
экономики»

Исторический факультет МГУ  
им. М. В. Ломоносова

Институт истории естествознания  
и техники им. С. И. Вавилова РАН

Ассоциация содействия развитию  
научно-технических музеев  
«АМНИТ»

Фонд содействия развитию малых  
форм предприятий в научно-  
технической сфере

---

Москва

2020

Собисевич А. В., Чеснов В. М.

## Вальтер Брунс и развитие дирижаблестроения в Советской России: применение немецких военных технологий в эпоху между двумя мировыми войнами\*

\* Доклад представлен тезисами.

---

Первая мировая война завершилась поражением Германии, которой по условиям Версальского мирного договора было запрещено создавать новые виды вооружений. К этому времени немецкие инженеры достигли значительных успехов в дирижаблестроении, которые превосходили по своим размерам и грузоподъемности подобные аппараты всех остальных стран. Пытаясь найти применение отечественным технологиям, в 1924 г. немецкий воздухоплаватель Вальтер Брунс создает Международное общество по изучению Арктики при помощи воздушного корабля (сокращенно Аэроарктик). В этом же году он обращается к советскому правительству с просьбой разместить на советской территории пункты обслуживания грузопассажирских дирижаблей, которые следовали бы по маршруту из Амстердама в Йокогаму и далее в Сан-Франциско. В благодарность за поддержку В. Брунс предложил советскому правительству технологии по созданию военных дирижаблей, которые, как предполагали в

те годы, играли бы важную роль в морских сражениях. Советские чиновники полагали также, что дирижабли могли бы стать востребованным способом снабжения Крайнего Севера продовольствием и предметами первой необходимости.

Предложения В. Брунса об использовании дирижаблей с военными целями были направлены 16 апреля 1926 г. комиссару Военно-морских сил В. И. Зофу, комиссару Военной академии РККА Р. А. Муклевичу, заместителю наркома по военным и морским делам СССР И. С. Уншлихту и начальнику Военно-воздушных сил РККА П. И. Баранову. Считалось, что дирижабли перспективны как военные разведчики. Поднимаясь на большие высоты, они становились недосягаемы для огня зенитной артиллерии, а вражеские аэропланы без помощи установленных на земле мощных прожекторов не могли их найти в ночном небе. Особенно эффективными дирижабли могли быть для внезапных бомбардировок вражеских городов и в

морской разведке, где, в отличие от легких крейсеров, они были неуязвимы для атак подводных лодок.

Проект В. Брунса был детально рассмотрен в Госплане, где была отмечена малая практическая польза от трансарктических полетов. Однако применение немецких технологий для организации собственного производства дирижаблей, а затем их использования для снабжения населения Крайнего Севера сулило большие перспективы. Вначале же, по мнению сотрудников Госплана, Советскому Союзу с помощью немецких инженеров было по силам построить в течение года два дирижабля-разведчика и пять станций с причальными мачтами. Председатель Бюро съездов по изучению производительных сил Госплана А. А. Ярилов считал целесообразным сначала провести экспедицию на небольшом судне из Архангельска в Мурманск, а затем на архипелаг Новая Земля, чтобы на месте оценить, позволяют ли природные условия дирижаблям длительное время зависать у причальных мачт. Требовалось также создать надежную систему навигации для полетов в сложных метеорологических условиях.

Проект В. Брунса по различным причинам откладывался, однако важность использования дирижаблей для проведения как военной, так и ледовой разведки стала одной из причин продолжения сотрудничества Советского Союза с Германией. В июле 1931 г. с разрешения советских властей состоялся полет немецкого дирижабля LZ-127 «Граф Цеппелин» по маршруту Ленинград — Архангельск — Новая Земля — Таймыр — Земля Франца-Иосифа. В дальнейшем советское правительство смогло построить собственные крупные дирижабли и предпринимало попытки трансарктических перелетов. Большинство этих аппаратов потерпело катастрофы из-за сложных метеорологических условий. Однако опыт, приобретенный при внедрении немецких технологий и практическом использовании дирижаблей, позволил в дальнейшем с успехом совершать дальние авиаперелеты в арктических условиях.

Дирижабли, которые вначале значительно превосходили самолеты по многим параметрам, не смогли преодолеть недостатки, изначально определенные конструкцией. Для повышения грузоподъемности и дальности полета требовалось увеличивать размеры, что усложняло управление и делало их весьма восприимчивыми к порывам ветра. Самолеты, сначала превосходя дирижабли только по скорости полета, с конца 1920-х гг. стали летать гораздо дальше и перевозить более тяжелые грузы, не теряя управление в сложных метеорологических условиях. Объяснить, вследствие чего окончился золотой век дирижаблей и почему они не успели «проявить себя» в Советском Союзе, как раз и является целью нашего доклада.