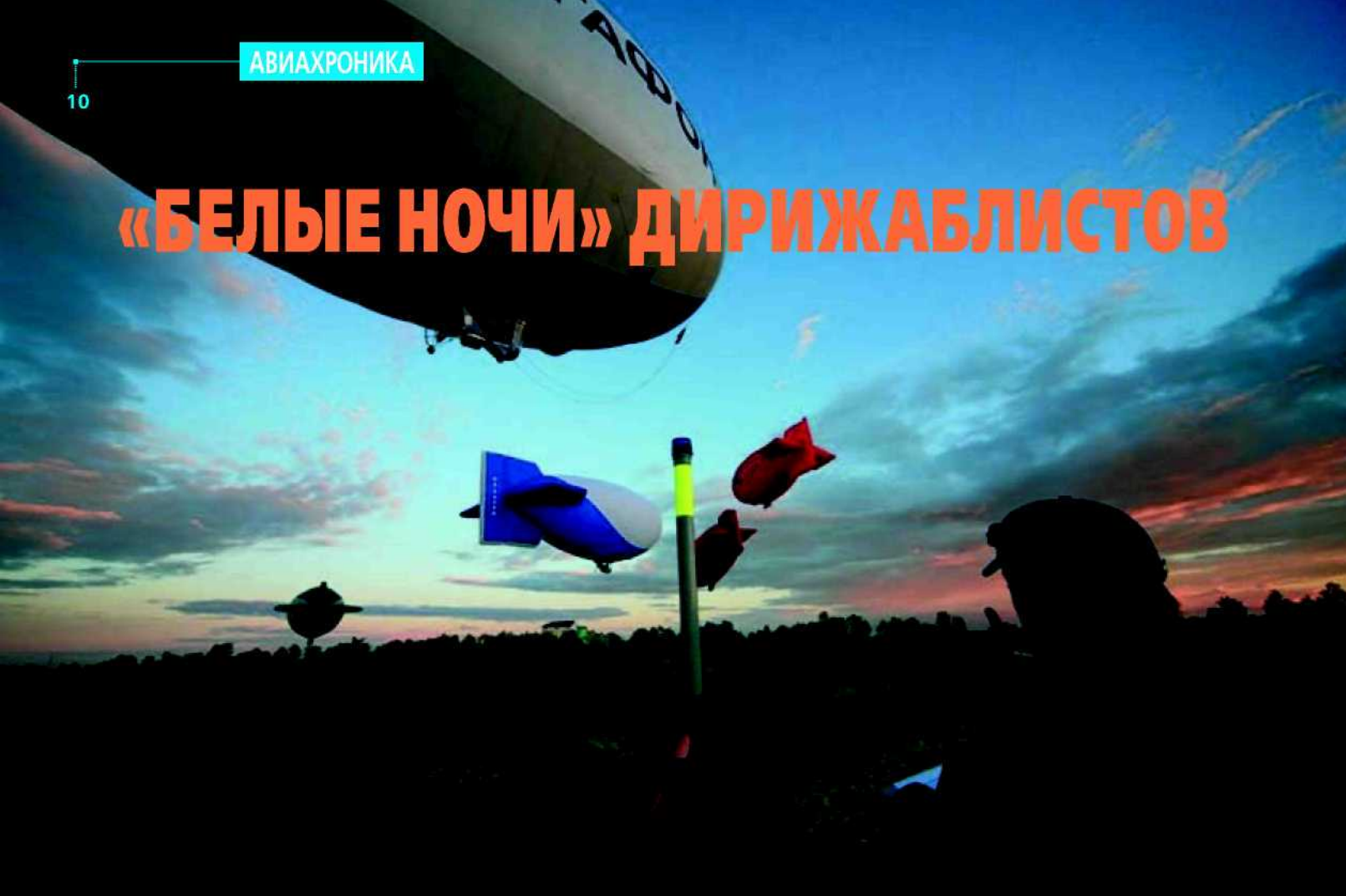


«БЕЛЫЕ НОЧИ» ДИРИЖАБЛИСТОВ



Тепловые аэростаты полностью подчиняются воле ветра и, таким образом, их практическое использование очень ограничено. Как же можно с наибольшей выгодой использовать изобретение братьев Монгольфье?

Павел ТАРАСЕНКО

^ Ответ напрашивается сам собой: надо прикрепить к аэростату мотор и изменить его форму для улучшения аэродинамических качеств. Первым идею создания дирижабля (от франц. «управляемый») воплотил в жизнь в 1859 году француз Анри Жиффар. Расцвет дирижаблестроения пришелся на начало XX века. Но серия катастроф привела к тому, что о «небесных тихоходах» начали забывать. Их возрождение началось 35 лет назад, когда англичанин Дональд Камерон поднял в воздух современный тепловой дирижабль. От своих газовых собратьев он отличался большей компактностью, маневренностью, максимальной скоростью, а также меньшими затратами на изготовление и эксплуатацию.

Появилось новое средство передвижения – появились и пилоты, желающие выяснить, кто из них самых быстрых,

аккуратный и меткий. В 1988 году был проведен первый чемпионат мира по тепловым дирижаблям. Эти соревнования проводились раз в два года вплоть до 2000-го. Перерыв в восемь лет связан с тем, что их организация требует серьезной материально-технической базы и немалых денежных средств. Право возобновить проведение Чемпионата мира было завоевано Санкт-Петербургом. И это не случайно. «Подходящие погодные условия, выгодное географическое положение, неповторимая архитектура города и просторы его окрестностей, поддержка властей и спонсоров — все это в итоге и определило выбор Международной авиационной федерации (FAI)», — заявил «Авиаглобусу» президент Федерации воздухоплавания России Юрий Таран.

За титул чемпиона мира в северной столице сражались 11 лучших дирижаблистов мира. Отрадно, что среди

них было четверо россиян: «патриарх» отечественного воздухоплавания, установивший ряд рекордов вместе с самим Дональдом Камероном Геннадий Опарин, единственная пилотесса-участница соревнований Людмила Ушакова, рекордсмен России по высоте полета на тепловом аэростате Леонид Тюхтяев, а также автор мирового рекорда продолжительности полета на тепловом дирижабле Николай Галкин. Последний не числился в фаворитах соревнований, но выше всяких похвал справился с первыми заданиями. И это несмотря на то, что управлял он довольно тихоходным дирижаблем «Филин» 1994 года выпуска. Увы, в итоговом протоколе он уступил первую строчку двукратному чемпиону мира из Швейцарии Жак-Антуану Беснару. Тем не менее, второе место Николая Галкина можно расценивать как несомненный успех пилота, его команды, тренерского штаба и всего



отечественного воздухоплавания.

Как же выявлялся победитель Чемпионата? Пилоты состязались в скоростном преодолении маршрутов и бросании маркеров в центр мишеней. К сожалению, нелетные погодные условия не позволили аэронавтам посостязаться в слаломе. Пилоты должны были с мак-

симальной скоростью и аккуратностью обогнуть надувные пилоны, которые планировалось установить в акватории Невы. В целом погода в дни соревнований слишком много капризничала: воздухоплателям удалось выполнить только 5 заданий в 3 полетах. Но этого достаточно для того, чтобы признать

Чемпионат мира состоявшимся. По словам Юрия Тарана, «руководство FAI и участники соревнований остались довольны их организацией, а мы еще раз доказали, что способны успешно проводить мероприятия такого высокого уровня».

Фотографии Николая Рябцева и Олега Евдокимова