

629.132.2

4. ՁԱՐՁԱՐ

Զ-37

Տ ՈՒ Ր

Խ Ո Ր Հ Ր Դ Ա Յ Ի Ն

Դ Ի Ր Ի Ժ Ա Բ Լ

ՊԵՏՇՐԱՏ

1931

ՅԵՐԵՎԱՆ

44. 57.

4 AUG 2010

629.132.2

၁. ၂၆၇၂၆၇

37

Uy

S n b r

ԽՈՐՀՐԳԱՅԻՆ, ԴԻՐԻՃԱԲԸ

მესიქუს

1931

ՅԵՐԵՎԱՆ



15366-52

ԻՆՁ Ե ԴԻՐԻՃԱԹԼԸ

Ողբ, վերով չըջապատված և յերկիրը, ունի ծանրություն և խտություն: Մթնոլորտի այս հատկություններն վրա յեն հիմնված թռչելը և ողապնացությունը:

Ողից ավելի ծանր ապարատները—սավառակները, ողտագործելով ողի թանձրությունը, կարծես թե հենվում են նրա վրա և չարժվում պտուտակների (պրոպելլեր) աշխատանքի հետևանքով առաջ յեկած ուժի շնորհիվ, վոր պահում և առաջ և մղում նրանց: Ողից ավելի թեթև ավառատները՝ անորոշատաները և ղերիժարներն ողտվում են նրանից, վոր ներքևի ողն ավելի խիտ և ծանր է, քան վերևի ողը: Նրանց լցնում են ողից ավելի թեթև հատուկ գազով, վոր հնարավորություն և տալիս նրանց բարձրանալ և լողալ, հենված ներքևի մթնոլորտի ծանր շերտերի վրա:

Գնդաձև անորոշատը («ողապարիկ») վեր բարձրանալով չարժվում է քամու ուժից: Նա չի կարող ազատ կերպով փոխել թռիչքի ուղղությունը և արագությունը, չի կարող չարժվել քամու հակառակ և դրա համար հանձնվում է տարերքի քմահաճությոն:

Սակայն ղերիժարը այնպես չէ, նա ազատ կերպով ղեկավարվող մի ողանալ է: Մի չարք հարմարեցված պարագաներ ողնում են նրան ազատոր-

րեն փոխելու թոխչքի ուղղութիւնը և թոշկի վոչ մի-
այն քամու ուղղութիւնը, այլն նրան հակառակ:

Դիրիժարի գլխավոր մասերն են. 1. պատյան (0-
60104KA), 2. ստարիլիդատորներ և ուղներ, 3. պը-
տուտակամոտորային խումբ և 4. ղեկավարման գոն-
դոնները:

Շնորհիվ թեթև դադի, վորով լցվում և պատյա-
նը, ողանալն ստանում և բարձրացնելու ուժ և բարձ-
րանում և վոչ միայն ինքը, այլև իր հետ վերցնում է
վորոշ չափով ծանրութիւն՝ մարդիկ և այլ բեռներ:
Ստարիլիդատորների («լողաթեւեր») և ղեկերի (ոտւ)
ոգնութիւնը դիրիժարը ողում բնդունում և կայուն
դիրք և փոխում և թոխչքի ուղղութիւնը: Պտուտակա-
մոտորային խումբը բաղկացած և ներքին ալրման մո-
տորներէից, վորոնք տաքացվում են բենզինով, բենզո-
լով, նափթով և գազով: Մոտորները սովորաբար տե-
ղափոխված են լինում հատուկ գոնդոններում (նափակ-
ներ), վորոնք գտնվում են պատյանի տակ և նրա կող-
քերում: Մոտորները չարժման մեջ են դնում պտու-
տակները, վորոնք իրենց հերթին չարժում են ամբողջ
ողանալը: Ղեկավարման գոնդոնում գտնվում են ղե-
կավարման զանազան լծակները և գործիքների պա-
րագաները: Այս գոնդոնին կից են ուղեւորների և այլ
բաժանմունքները:

Յերկարավուն ձևը (սիգարի նման) ամենահար-
մարն և դիրիժարի համար: Ողն ալեկի հեշտութիւնը
և սահում նրա կողքերով և դրա համար դիրիժարը
ալեկի քիչ և զգում ողի դիմադրութիւնը: Ուժեղ մո-
տորները և հեշտութիւնը ղեկավարվելն այս ողանալը
զարձնում են ողի մեջ հաղորդակցութիւն ամենակա-
տարբալ միջոցներէից մեկը, և հետեւաբար նա կարող է

հսկայական դեր խաղալ թե՛ ժողովրդական տնտեսու-
թիւնի մեջ և թե՛ պետերազմի ժամանակ:

ԴԻՐԻՃԱՐԻ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ

Դիրիժարներն ունեն յերեք հիմնական տեսակ-
ներ—փափուկ, կիսակոշտ և կոշտ:

Փափուկ դիրիժարները մյուսներից դանադան-
վում են նրանով, վոր նրանց պատյանը շուտի ներքին
ամուր սարքավորումներ, վորպեսզի պատյանի ձեւը
չփոխվի, դիրիժարի ներսում տեղավորվում են հա-
տուկ տոպրակներ (բալլոնեաներ), վորոնց լցնում են
ոդով:

Կիսակոշտ դիրիժարները նոյնպես ունեն փափուկ
պատյան, բայց դիրիժարի ձեւն անփոփոխ պահելու և
նրանում բեռը հավասարաչափ բաշխելու համար պատ-
յանի ներսում գտնվում են զանազան սարքավորում-
ներ մետաղից կամ այլ ամուր նյութերից:

Կոշտ դիրիժարներն ամենակատարելագործված
ողանալներն են: Նրանք ունեն մետաղյա (դուրալյու-
մին կամ պողպատ) կարկաս—կմախք, բաժանված մի-
ջանի հատվածների: Հատվածներում գտնվում են
գազով լիք բալոնները (գնդաձեւ պարկեր): Կարկա-
սը ծածկում են պատյանով, վոր կազմված և գազի հա-
մար անթափանցելի թեթեւ կտորից (սովորաբար ու-
ղինով պատված շորից):

Բացի կոշտ դիրիժարներից գոյութիւն ունեն նաև
ամբողջապես մետաղից չինված ողանալներ, վորոնց
պատյանը կազմված և մետաղե թեթեւ շերտերից և
դրա համար կարող է պահել իր ձեւն ստանց կարկասի
կամ թե կարկասային ալեկի պարզ սարքավորման ող-
նութիւնը:

Այսպիսով դերիժարը խիստ պահպանվում է ողից թեթե այլ ապարաններէց, վերոնք դուրկ են պեկա- վարման միջոցներէց և չարժիչ մեքենաներէց: Կապու- վի «փռանաձեւ» անորատատները (ողապարիկները) բարձրանում իջնում են արտի (մետաղե բոկ) ող- նությամբ: Այս թուր ողապարիկի բարձրանալու ժա- մանակ արձակվում է, իսկ իջնելու ժամանակ փաթակ- վում է մի տեսակ ճախարակի վրա: Գնդաձեւ ողապար- րիկները ազատ թռիչքներ կատարելու համար վեր են բարձրանում և հասնելով ամենաբարձր կետին, վոր- տեղ ողապարիկի կշիւր (ծանրությունը) հափառա- վում է ողի ծանրության, առաջ է դալիս հափառա- րակչություն և ողապարիկը շարժվում է այն ող- դությամբ, վոր տանում է քամին:

Ողապարիկը կարող է այդ հափառարկչության կետից ավելի բարձրանալ, յեթե դուրս գցի բալլաստի (ամալ, ջուր) մի մասը, վորով ավելի թեթեւ է դառ- նում: Նա կարող է ցած իջնել, յեթե բաց թողնի գաղի մի մասը, վորով պակասում է բարձրանալու ուժը և նա ավելի ծանր է դառնում: Ոգովելով այս հնարա- վորությունից՝ ողանափորդն ընտրում է միջոց ող (ողի) այն շերտը, վոր քամին փչում է պետք յեղած ողգությամբ և շարժվում է նրա արագությամբ:

Այս բոլոր պակասությունների պատճառով ազա- թռիչքներ կատարող կապովի և գնդաձեւ ողապարիկ- ները (անորատատները) ծառայում են ուսումնասիրե- լու միջոցների զանազան շերտերը, սպորտի համար և վորպէս բարձրից դիտելու միջոցներ, նրանք ավելի շատ կախված են տարերքի պատահականությունից, քան մարդու կամքից: Ընդհակառակը՝ դերիժարը համարվում անկախ ողանալ է, կարող է քոչել ողած

ուղղությամբ, ողովի նպատակով բամբակից իր արագությունն ավելացնելու համար:

ԻՆՁՈՎ, ԵՆ ԶՍՆԱԶԱՆՎՈՒՄ ԴԻՐԻՇԱՐԻՆԵՐԸ
ՍԱՎԱՌՆԱԿՆԵՐԸ

Դերիժարը, ինչպէս և սավառնակը, լինելով զեկա- վարվող ողանալ, միաժամանակ ունի ողից թեթեւ թռչող ապարանի բոլոր առավելությունները:

Նախ՝ սավառնակները չունեն «հետաշարժ ըն- թացք» և դրա համար միայն առաջ կարող են շարժվել: Դերիժարները, մոտորների կանգնած ժամանակ, կա- րող են քամու ուժով դեպի հետ շարժվել:

Մոտորները կանգնած ժամանակ սավառնակը ստիպված է դադարեցնել թռիչքը և անպայման դան- դադորեն իջնել դեպի: Իսկ դերիժարը մոտորների կանգնած ժամանակ կարող է շարժարեցնել թռիչքը և շարունակել այն, ողովելով ողի հոսանքներից:

Սավառնակը չի կանգնում մի տեղում. իսկ դերի- ժարը կարող է կանգնել և կրճատել իր թռիչքի արա- ճությունը մինչև ամենափոքր չափերի, վերջապէս ունենալով մեծ ծավալ և դաշի տարողություն ու, հե- տեաբար, բարձրացնելու ուժ, դերիժարը կարողանում է կարել հսկայական տարածություններ և բարձրաց- նել խոշոր ծանրություններ, վորոնք մեծ չափով դե- րագանցում են սավառնակի թռիչքի տարածությունը և բեռ վերցնելու կարողությունը:

Այս բոլոր դերիժարի առավելություններն են:

Դրա հետ միասին դերիժարներն ունեն մի շարք պակասություններ: Նրանք ավելի դանդաղ են շարժ- վում և ավելի քիչ ընդունակ են մանյովրների, քան սավառնակները: Լցված լինելով ջրածնով (բոցավառ-

Փող դադ) պանդաղաչարժ և ծանր դիրքի տարիները շատ
խոցելի յեն պատերազմի ժամանակ: Բայց դրանից,
Նրանք շատ վտանգավոր են հրդեհի տեսակետից:
(1900-1920 թ. փոթորկից խորտակվեցին գերմանա-
կան չորս սավառնակներ):

Դրա դեմ կա մի միջոց՝ վերացնել հրդեհի աղբյուրը,
գենդինի մոտորների փոխարեն դնել նավթի մոտոր-
ներ (այս խնդիրը դրված է նաև ավիացիայի առաջ)
և ջրածինը փոխարինել մի փոքր ավելի ծանր, բայց
չվառվող հատուկ գազով—հիշելով (Ջրածնի մի կուրո-
մետրի բարձրացնող ուժը՝ 1,2 կիլոգրամ), իսկ հելի-
ըն՝ 1,1 կիլոգրամ):

Սակայն այս պակասությունները չեն փոքրացնում
դիրքի տարրի նշանակութունը: Նա սավառնակից պակաս
չի դորժածվում: Նրանով կարելի յե մեծ բեռներ տե-
ղափոխել հակառակն տարածությունների վրա, և
դրա համար նրանց կարելի յե դորժածել ուղեվորներ
փոխադրող, փոստային և բեռնատար ողային մեծ ճա-
նապարհների վրա, ովկյանոսների և ցամաքի մեծ
տարածություններով:

ԴԻՐԻՓԱՐԼՆԵՐԸ ՊԱՏԵՐԱԶՄԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

Ինչպես ցույց տվեց 1914-18 թ. իմպերիալիստա-
կան պատերազմի փորձը, դիրքի տարրերը հակառակն
գեր են խաղում պատերազմի ժամանակ:

Բոլոր տիպի դիրքի տարրերը կարող են կատարել
մարտական վորոշ առաջադրություններ:

Փոքր դիրքի տարրերը (մինչև 5000 կուրմետր ծա-
վալ ունեցող) դործ են ամրում սահմանային, ծովափ-
նյա պահակության և հակողության ծառայություն տա-
նելու, բավական մեծ տարածությունների վրա շրջիկ

պահակություն կատարելու, շոգենավերին ուղեկցելու
համար և պայքարելու ընդծովյա նավերի դեմ, վորոնք
ինչպես հայտնի յե, վտանգավոր թշնամիներ են ռադ-
իական և փոխադրական նավերի համար:

Միջակ դիրքի տարրերը (մինչև 25,000 կուրմետր
ծավալով) նույնպես կատարում են այս բոլոր մար-
տական գործողությունները, բայց, բացի դրանից, կա-
րող են գնալ հեռավոր հեռախոսագության, ուղեկցել
նավերին մեծ տարածությունների վրա և ուժակոծու-
թյուն կատարել ծովային ուժերի, հեռաձիգ հրետանու,
ավիացիայի հետ միասին, կամ բոլորովին ինքնուրույն
կերպով:

Մեծ դիրքի տարրերը (25,000 կուրմետրից ավելի
ծավալով), բացի դրանից, կարող են կատարել ինքնու-
րույն մարտական լայն գործողություններ ցամաքի և
ծովի վրա, գործ իջեցնել թշնամու տերրիտորիայի
վրա: Այրոսումբերով և հրետանիով ղրնված խոշոր
կետի վրա կարող են հակառակն ավերներ պատճա-
ղիրքի տարրերի մի եսկաղրի հարձակումները վորեն
տեղ:

Իմպերիալիստական պատերազմը տալիս է դիրք-
ի տարրերի ռադիական աշխատանքի բազմաթիվ որի-
նակներ:

1910 թ. գերմանական (ՄԱ-104) կուրմետր
68,500 կուրմետր ծավալով, կատարեց մի հակառակն
թոխչք Գերմանիայից դեպի նրա պաշարված մի գա-
ղութը՝ 14 տոնն ծանրությամբ ռադամութեք տանե-
լու համար: Այս թոխչքը Գերմանիա-Բորդարիա-թյուր
քիա-Յեգիպոս-Սարթում (Աֆրիկա) և հետ, 7000 կի-
լոմետր տարածությամբ, կատարվեց յերեք օրում:
Նույն դիրքի տարրը մասնակցեց մի շարք ողային հարձա-

կումների ավատը-դերմանական զորքերի հարավ-յեմ
բուպական հակառուժ :

Մի ալլ գերմանական դիրքաբլ «ՄԱ-54» 32,000
կուրմետը ծափարով գործում էր Բալտիկ ծովի վրա,
կանգնեցնում էր թշնամու առեփարկան նավերը և
նույնիսկ մի փոքրիկ նավակով իր մարդկանց իջեցնում
էր նավին մոտենալու և նրա փաստաթղթերը ստուգե-
լու համար :

Պատերազմի տարիներում գերմանական դիրքաբլ-
ները կատարեցին 317 մարտական թռիչքներ, վորոն-
ցից մոտ 60 սակոսով միանգամայն հաջող. իսկ սաղմա-
կան գործողութուններից խորաակվեց 40 ողանով (100
գործող ողանովերից) : Բացի դրանից, գերմանական
դիրքաբլները կատարեցին 60 հարձակում՝ անգլիա-
կան և Ֆրանսիական քաղաքները ու ալլ կարեվոր կենտ-
րոնների վրա, վորի հետևանքով ցեղերինների (դի-
րքաբլ) ուսմբերից սպանվեց 55 մարդ և վիրավորվեց
1358 մարդ :

Իտալական փոքր դիրքաբլները 1912 թ. թյուրք-
խաղական պատերազմի ժամանակ Տրիպոլիում և
1914-18 իտալերիալիստական պատերազմի ժամանակ
մասնակցեցին սաղմական գործողութուններին, կա-
տարեցին 50 սմբակոծութուն ավատըիական հա-
կառում :

1914-18 թ. պատերազմի ժամանակ Իտալիայի ողա-
յին նավատորմում կային դիստավորակա փոքր ծափալ
ունեցող 17 դիրքաբլներ : Պատերազմից հետո խաղա-
կան ողային նավատորմի սղառաղիման մեջ ընդունվե-
ցին միջակ կիտակոչտ դիրքաբլներ 18-20 հաղար կու-
բամետը ծափարով, վորոնցից վերջինը հոչակափոր
«H-1» ն և, վորով գեներալ Եորիլեն կատարեց իր իր-

ոիչքները դեպի հյուսիսային բեվեոր 1926-1928 թ., և
վորոնք վերջացան, ինչպես հայտնի յե, Շախցերգենի
մոտ սղատահած պղետով :

Անգլիական փոքր և միջին չափի դիրքաբլները
նույնպես հաջող գործողութուններ կատարեցին պա-
տերազմի ժամանակ, ուղեկցելով նավերին, կովելով
ընդծովյա նավերի դեմ, զահակություն և հետափոր
հետախուզութուններ կատարելով : Պատերազմի տա-
րիներում անգլիացիները կատարեցին 200-ից ավելի
ողանով, վորոնք կատարեցին մինչև 10,000 հետա-
խուզական թռիչք, մոտ 90,000 ժամ տեփողությամբ :

Բնորչ և, վոր յերբ անգլիական դիրքաբլները ու-
ղեկցում էյին փոխաղբական չողենավերին, յերկու հա-
ղար գեղքերից միայն մի անգամ գերմանական ընդ-
ծովյա նավերը վործեցին հարձակվել ալլ չողենավա-
րի վրա :

Ֆրանսիական դիրքաբլները նույնպես բալական
գործոն մասնակցություն ունեցան 1914-18 թ. պա-
տերազմին, և յերբ փոքր և միջին մեծություն ունեցող
դիրքաբլները Միջերկրական ծովում ուղեկցում էյին
Ֆրանսիական չողենավերին, վոր մի անգամ հարձա-
կում չեղավ ընդծովյա նավերի կողմից :

Պարզ և, վոր ժամանակակից դիրքաբլներն ամեն
կողմով շատ ավելի կատարելագործված լինելով՝ սղա-
ղա պատերազմում շատ ավելի լայն գործածություն
կունենան և կղառնան պատերազմի չափաղանց ութեղ
միջոցներ, մասնավորը յեթե նկատի ունենանք, վոր
ներկայումս նրանք կարող են կատարել ավիակիրները
գերը և իրենց վրա կրել սաղառնակների ամբողջ ջո-
կատներ :

Բանի վեր դիրքաբլներին յեմ փառնղ և սղառնում

քնաջնջող սավառնակների (встребительный самолет) կողմից, վորոնք կարող են վնասել նրանց հրձիգ զննականերով և ինդանոթի ուսմբերով. նրանք պետք է ողտազործվեն դլխավորապես այն ճակտա- մասերում, վորտեղ թշնամին չունի կամ շատ քիչ ունի քնաջնջող սավառնակներ, կամ թե ողտազործվեն սա- վառնակների հետ միասին: Բայց սա չի փոքրացնում դիրիժարի նշանակութունը: Այնպիսի սպառնալի մար տական, ոմբակոծման և ռադմարիոխաղրական մի մե- ջոց, ինչպիսին է դիրիժարը, լայն կերպով կոզաու- դործվի ցամաքային և ծովային պատերազմի ժամա- նակ ու կիսադա կարելոր դեր:

ԺԱՄԱՆԱԿԱԿԻՑ ԴԻՐԻժԱՐԱԿԱՌՅՈՒՅՈՒՄԸ

Ժամանակակից դիրժարակառուցման հայրենիքը Գերմանիան է, վորը դեռ 20-րդ դարի սկզբին ձեռ- նարկեց առաջին կոչա դիրժարիները կառուցմանը, ստեղծեց մի քանի վերքեր (նավաշինարաններ) և միմիայն Ֆրիդրիխհաֆենի ողանափաշինարանում մինչև 1914 թ. իմպերիալիստական պատերազմը կա- ռուցեց զանազան մեծության 25 ողանափ: Այս նավա- շինարանները պատերազմի տարիներում կարողացան զատուցել 89 դիրժար, վորոնք անմիջական նա- խորդներն էլին ներկայիս յերկու հսկաների «III-126» (վոր վերսայլի պայմանադրով հանձնվեց Ամերի- կայի Միացյալ Նահանգներին 1924 թ. և կոչվեց «Lau-Անթելոս», և «III-127», վոր կոչված է գեր- մանական դիրժարակառուցման հիմնադրի անու- նով «Գրաֆ Յեպպելին»:

Բացի Գերմանիայից դիրժարիները (և այլերու- սատաների) կառուցումը դեռ պատերազմից առաջ

սկսված էր Ֆրանսիայում, Իտալիայում և Անգլիա- յում: Պատերազմից քիչ առաջ դիրժարակառուցման ձեռնարկեց նաև ցարական Ռուսաստանը:

Ֆրիդրիխհաֆենի նավաշինարանում կառուցված վերջին ողանափը «Գրաֆ Յեպպելին» դիրժարն էր, վոր առաջին անգամ գործեց յերկարատեղ մի թը- ուիչը 1928 թ. սեպտեմբերի 9-ին:

Այս դիրժարը ունի 105.000 քառ. մետր ծավալ, 235 մետր յերկարություն և ամենամեծ լայնությունը 30,5 մետր: Նրանում դետեղված են հինգ մոտոր (530 ձիու ուժով), վորոնք տաքացվում են հեղուկ վա- ունյալով: Դիրժարի տարողությունն է 107 տոնն, 20 ուղեվոր և 15 տոնն բեռ. թուիչքի հեռավորությունը 250 կիլոմետր, թուիչքի արագությունը՝ մի ժամում 110-129 կիլոմետր:

Մի տարվա ընթացքում (1928 թ. սեպտեմբերի 9-ից մինչև 1929 թ. նոյեմբ.) «Գրաֆ Յեպպելին» կատա- րեց 50 թուիչք՝ 1186 ժամ ընդհանուր տեվողությամբ և 116,935 կիլոմետր տարածությամբ: Այդ թուիչքներին մասնակցեց 1574 մարդ և փոխադրվեց 4882 կիլոգրամ բեռ: Հիշյալ թուիչքների մեջ մտնում է յերկրի չուրջը կատարված թուիչքը, վոր կատարեց «Գրաֆ Յեպպե- լին» 1929 թ. ողոստոսի 15-ից մինչև սեպտեմբերի չորսը: Ճանապարհորդելով 20 օր և 4 ժամ, դիրժ- արը ողում մնաց 283 ժամ, կտրեց 34,000 կիլոմետր տարածություն՝ մի ժամում 115 կիլոմետր միջին ա- րագությամբ և չրջեց Յեվրոպան, Հյուսիսային Աս- իան (ԽՍՀՄ վրայով), Խաղաղ Ովկյանոսը, Հյուսիսա- յին Ամերիկան և Ատլանտյան ովկիանոսը:

Այս թուիչքում «Գրաֆ Յեպպելինը» խփեց, ողա-

գնացութեան համաշխարհային յերեք ուեկորդ. թոխչքի տնվորութիւնն առանց ցած իջնելու 100 ժամ 35 րոպե, թոխչքի հեռավորութիւնն ուղիղ գծով՝ 11.247 կիլոմետր (Յրիդրիխսհաֆեն-ճապոնիա) և թոխչքի արագութիւնն՝ 127.5 կիլոմետր մի ժամում (Ամբրիկա-Յեկ-րոպա) :

Այս հոշակավոր թոխչքից հետո գիրիժարը 1930 թ. կատարեց մի նոր թոխչք Ասլանտյան ուկրանոսի շուրջը 18 օրվա ընթացքում՝ Յրիդրիխսհաֆեն-Ռոդե-ժանելյոս (Բրազիլիայի մայրաքաղաքը) - Նյու-Յորք-Յրիդրիխսհաֆեն ճանապարհով, կատարելով առաջին ատոյժ փորձը փոստային-մարդատար հատուկ հաղորդակցութեան՝ Յեկրոպայից Հարավային Ամերիկա, Հարավային Ամերիկայից՝ Հյուսիսային Ամերիկա և Հյուսիսային Ամերիկայից Յեկրոպա :

Յերկու տարվա աշխատանքի ընթացքում «Գրաֆ Յեկրոպին» ընդամենը յերեք անգամ թեթև վնասվեց, փոր հաստատում և գիրիժարի մեծ չափով վնասելի լինելը : Առաջին անգամը կոտորվեց մոտորային գոն-դոններից մեկը Տոկիոյում ողանալորդների անփորձութեան հետևանքով՝ Նլլենդից (հատուկ չենք) գիրիժարը դուրս հանելու ժամանակ, սակայն վնասվածը անդնուտեղը չտկվեց : Յերրորդ անգամ կոտորվեց ստաբիլիզատորը փոթորիկի ժամանակ Ասլանտյան ուկրանոսի վրայով առաջին թոխչքը կատարելիս, և կոտորվածքը խկույն ևեթ չտկվեց թոխչքի ժամանակ : Յերրորդ գեպի ժամանակ, յերբ մոտորները փչացան, Ասլանտյան ուկրանոսի վրայով կատարված նոր թոխչքի միջոցին, գիրիժարը վերադարձավ մոտակա ելլենդը և չտկեց վնասվածը :

Վերջերս Յրիդրիխսհաֆենի ողանալորդներից

ձեռնարկել և կառուցելու յերկու նոր գիրիժարը «III—129» 150,000-ական կուբմետր ծավալով, փորնք կարող են վերցնել 100 ուղեվոր և 20 տոնն բեռ թոխչքի արագութիւնը մի ժամում 150 կիլոմետր :

Անգլիան կոչա գիրիժարները կառուցման ձեռնարկեց միայն իմպերիալիստական պատերազմի սկզբից քիչ առաջ և մեծ թափով սկսեց կառուցել պատերազմի ժամանակ, հետևելով գերմանական նմուշներին :

Պատերազմից հետո, վերակառուցել գիրիժարները կառուցումը՝ անգլիացիները 1926 թ. սկզբներին սկսեցին կառուցել յերկու խոշոր գիրիժար՝ «P—100» գերմանական վերջին ցեղապիներների տիպով, և «P—101» փոր, ինժեներ Ռիչմոնդի կարծիքով, պէտք և «գերազանցել» գերմանական գիրիժարները :

«P—100» գիրիժարն ունի 140,000 քառ. մետր ծավալ, 212.7 մետր յերկարութիւն և 39,9 մետր լայնութիւն : Նա ունի բենզինի վեց մոտոր, յուրաքանչյուրը 650 ձիու ուժով :

Գիրիժարի տարողութիւնն և 155 տոնն, 100 ուղեվոր և 10 տոնն բեռ, թոխչքի հեռավորութիւնը 6000 կիլոմետր, թոխչքի արագութիւնը՝ 120—132 կիլոմետր մի ժամում :

Չնայած նրան, փոր «P—100» գիրիժարի կոնրաստուկցիան համեմատաբար ավելի ծանր և «Գրաֆ Յեկրոպինից» («P—100» 56 տոնն ավելի յե կշռում, քան «III—107»), այնուամենայնիվ նա ունի ծանրութիւնը բարձրացնելու մեծ ուժ, այնպես, փոր նույնիսկ խիեց բեռ վերցնելու համաշխարհային ուեկորդ՝ 72 տոնն :

Հատուկ ուշադրութեան է արժանի «P—101» դիրքի տարրը: Նա ունի 141.600 քառ. մետր ծաղկալ, 219,6 մետր յերկարութիւն, 39,6 մետր լայնութիւն: Նրանում դրված էին հինգ նաֆթի մոտորներ՝ յուրաքանչյուրը 585 ձիու ուժով: Նրա բարձրացնող ուժը՝ 150 տոնն, ծանրաբեռնումը՝ 53 ուղեվոր և 7 տոնն բեռ, թռիչքի հեռավորութիւնն ընդամենը 3000 կիլոմետր (այդքան բեռ վերցնելով չէր կարող ավելի վառելանյութ վերցնել), թռիչքի արագութիւնը 102—113 կիլոմետր մի ժամում:

«P—101» դիրքի տարրի վրա առաջին անգամը դրվեցին նավթի մոտորներ, այնպես վոր նա իր կշռի չափով համեմատաբար ավելի քիչ վառելանյութ էր գործածում: Սակայն վառելանյութի պաշարի սրտկասեցնելը դրեթե նշանակութիւն չունէր, վորովհետեւ արդեն շատ ծանր էին (10 տոնն ավելի ծանր):

Բացի դրանից, ինժեներ Ռիչմոնդը դիրքի տարրի կարկասը (կմախքը) սարքելու համար գործ էր ածել մի տեսակ ավիացիոն թեթեւ պողպատ դյուրալյումինի փոխարեն, վորը գործ էր ածել «III—127»-ի և P—100» համար, բայց այնքան էր ավելացրել մասերի քանակը, վոր կարկասը 11 տոնն ավելի ծանր դուրս յեկավ:

Դրա հետեւանքով «P—101» դիրքի տարրի ամբողջ կոնստրուկցիան, «P—100» համեմատութեամբ, 21 ատնով ավելի ծանր դուրս յեկավ: Սա մեծ չափով պակասեցրեց նրա բեռ վերցնելու կարողութիւնը, թռիչքի արագութիւնն ու հեռավորութիւնը և վառացրեց ղեկավարումը:

Չնայած լրացուցիչ նոր հատվածին (отсек) և զաղային բարոնների ավելացման, վորը 19 տոննով

մեծացնում էր բարձրացնելու ուժը, «P—101» դիրքի տարրը խորտակվեց 1930 թ. հոկտեմբերի 5-ին Ֆարնսիայում, Բոլե քաղաքի մոտ, դեպի Հնդկաստան կատարելիք թռիչքի ժամանակ հաղիվ մի քանի փամ հետո:

Ընկնելով անձրևի տակ, վորն ողանալը «եղմեց» գետինն, ծանրացած դիրքի տարրը, առանց այն էլ ղեկավարված անփորձ ողանալորդներով, ուժեղ քամու մի հարվածով շարվեց գետին, բոցալիտովեց և այլովեց: Նրա հետ միասին վոջնչացան 50 մարդ, վորոնց թվում անգլիական ավիացիայի միևիտար Լորդ Տոմսոնը և անգլիական քաղաքացիական ավիացիայի դերեկտոր փոխարչալ բրենկերը, վորոնք շտապում էին իրականացնել անգլիական իմպերիալիզմի սլանները՝ ողային ճանապարհով Անգլիան միացնելու Դրա ամենաանապահով զաղութի՝ Հնդկաստանի հետ:

Այս դիրքի տարրի խորտակումը բնավ չի նշանակում ողադնացութեան կատաստրոֆ: Այլ նշանակում է միայն, վոր չփորձված անհաջող դիրքի տարրը չպետք է ողտադորձվեր մեծ թռիչքների համար: Անփորձ ձեռնեցում նման դիրքի տարրը չէր կարող կորստից խուսափել: Ներկայումս Անգլիան սկսում է կառուցել 14 մոտորանոց մի դիրքի տարր, 283 մետր յերկարութեամբ 400 ուղեվորի համար:

Ամերիկայի Միացյալ Նահանգները յեվրոպական յերկրներեց ավելի ուշ սկսեցին ողանալների կառուցումը և դրա համար իրենց առաջ ինդեր դրին «ողում վորսալ» դերմանական լավադույն փորձերը և ողավել նրանցից:

1924 թվին ամերիկայի «SH—126» դիրքի տարրը և ա-

15366-52



պահովելով Ֆերդերիստասֆենի ողանալաշինարանի զեկավար Նկկենների տեխնիկական ոգնությունը, Միացյալ Նահանգները Ակրոնում հիմնեցին մի վերֆ («գուդիեր-ցեպելին») և սկսեցին կառուցել աշխարհի ամենատեղ, յերկու կոշտ դերիժարլ:

մոտ 184 և 196 հազար կուբ. մետր ծավալով և յուրաքանչյուրը 4800 ձիու ուժ ունեցող պտուտակամատորային խմբով: Ամերիկական ողային հսկաները, ինչպես և գերմանական նոր ողանալերը, պատրաստ պետք և լինեն 1931 թ. ընթացքում:

Բացի դրանից ամերիկացիները լարված փորձնական աշխատանք են տանում կառուցելու ամբողջովին մետաղե դերիժարլներ: Արդեն 1928 թ. Ամերիկացի ինժեներ Սլեյտին հաջողվեց կառուցել մետաղե փորձնական մի դերիժարլ 9340 կուբոմետր ծավալով, 64,6 մետր յերկարությամբ և 17,6 մետր լայնությամբ, 110 կկլոմետր արագությամբ, պտուտակա-մատորային խումբը բաղկացած 7 շոգեսուրբիններից (մեկը՝ 400 ձիու ուժով, յերկուսը՝ 40-ական ձիու ուժով և 4-ը 8-10 ձիու ուժով):

1929 թ. մի ալլ ամերիկացի ինժեներ Ռ. Եյսանը կառուցեց «HMC—2» մետաղե դերիժարլը 5660 կուբ. մետր ծավալով, 5565 կկլոգրամ բարձրացնող ուժով, բեռ վերցնելու ընդհանուր կարողությունը՝ 1520 կկլոգրամ, թռիչքի հեռավորությունը 1000 կկլոմետր, արագությունը մի ժամում 75 կկլոմետր, ունենալով յերկու մոտոր 220-ական ձիու ուժով:

Այս դերիժարլները փորձնական են, վորոնցից հետո յերեվան կղան ավելի խոշոր, կատարելագործված ամբողջովին մետաղե ողանալներ:

ԽՈՐՀՐԳԱՅԻՆ ԴԻՐԻԺԱՐԼԻ ԿԱՌՈՒՑՈՒՄԸ

Հին Խուսաստանից ժառանգություն մնալով շատ թույլ զարգացած արդյունաբերության առհասարակ և միանշամայն չնչին ավիացիոն-ողանալային ինդուստրիա մասնավորապես, խորհրդային Միության պրոլետարիատը ստիպված եր նոր սկսել իր ողային նալաշինարարությունը: Կարճ ժամանակի ընթացքում մենք ձեռք բերինք խոշորագույն հաջողություններ սալատնակների և մոտորների շինարարության ասպարիզում:

Իսկ ինչ վերաբերում ե ողանալերի կառուցմանը, շինարարության վերակառուցման շրջանում ԽՍՀՄ-ը կարողացավ միայն աշխատել փախուկ դերիժարլների կառուցման ասպարիզում:

Այդպիսին ե, որինակ, մի մոտորանի «Խիմիկ-ոն-դենչեկ» դերիժարլը մոտ 2500 կուբ. մետր ծավալով, վորը կատարեց մի քանի թռիչքներ և 1928 թ. խորտակվեց պատահական պատճառներով, և նույնպես մի մոտորանի «Կոմսոմոլսկայա պրավդա» դերիժարլը 3000 կ. մետր ծավալով, վորը կառուցվեց կոմյերիտական կենտրոնական թերթի նախաձեռնությամբ 1930 թ. և կատարեց մի շարք հաջող թռիչքներ: Այս փոքր փախուկ վարժական դերիժարլները քիչ դեր չխաղացին ողանալորդների կազմը պատրաստելու գործում:

Ներկայումս մեր յերկիրը կարող ե ձեռնակել մեծ դերիժարլաշինարարական կազմակերպմանը: Մեր արդյունաբերությունը հասել ե խոշոր հաջողությունների ավիացիոն ալյումինի, ալյապես կոշված «կոյլուզալյու-մինի» և համապատասխան պողպատների արտադրության մեջ: ԽՍՀՄ, անկասկած, ունի չլաւովող պողի հելիի ամենահարուստ պաշարներ, մի գաղ, վոր կա-

րելի յե ողտազործել զիրիժաբնների համար: Վերջապես մեր արդյունքերու թյուրն աշխատեցեալ է, չոր կարող ե հաջող կերպով զլուխ բերել խոշոր կոչա ե ամբողջովին մետաղե զիրիժաբններ կառուցելու գործը:

Ամերիկացիների որինակով մենք պիտի «աղուս վարսանք» սամեսառաջավոր տեխնիկական փորձը՝ կոշտ դիրիժաբններ կառուցելու գործում, կիրառենք այն մեզ համար, մեծ չափով արագացնենք սեփական դիրիժաբնականուցման կազմակերպման գործը և ձեռք բերենք մեծ հաջողութուններ՝ ամբողջովին մետաղե զիրիժաբնների կառուցման գործում: Բանվորական ամենալայն մասնների մասնակցութիւնը քաղաքական և զեկավար տնտեսական կյանքին, սոցիալիստական մրցումը և հարվածային աշխատանքի մեթոդները—այս ամենը յերաշխիք են, վոր այդ խնդիրը կիրադործվի ամենակարճ ժամանակահատիցս մ:

Անհրաժեշտ ե ստեղծել աշխարհի ողանավաշինարան, վոր ընդունակ ե բաց թողնելու տարեկան վորոշ քանակութեամբ զիրիժաբններ, ապահովել այդ ողանավաշինարանը համապատասխան լարորատորիաներով և կադրերով, սարքավորել զադի գործարաններ, կազմակերպել ամբողջ յերկրում անհրաժեշտ շինութիւններ—եղենդներ, ողանավամատու յցի կաթիլը (причалные маты):

Այս ամբողջ աշխատանքը կարող ե տանել միայն մի հատուկ կազմակերպութեամբ—«Դիրիժաբնատոր»-ը, վոր պիտի ե արագ կերպով անցկացնի բոլոր անհրաժեշտ կառուցումների նախագծման և շինարարութեան աշխատանքը, ծավալի կոշտ և ամբողջովին մետաղի միջակ և մեծ ծավալ ունեցող ողանավների վարձակալ և

սերիական շինարարութեանը և միաժամանակ կազմակերպի բարձր, միջին և շարժային վարակյալ կադրերի պատրաստութեանը:

ԻՆՉԻ ՀԱՄԱՐ ԵՆ ՀԱՐԿԱՎՈՐ ԳԻՐԻՇԱԲՆՆԵՐԸ

Ունենալով աշխարհիս ամենամեծ տարածութեանները և զբաղելով ամբողջ յերկրադնդի մեկ վեցերորդ մասը, ինչորդային Միութեանը հսկայական կարիք ունի հաստատել—փոստային, բեռնատար և մարդատար արագ հաղորդակցութեան՝ կենտրոնի և հեռավոր ծախքամասերի, հանրապետական և արդյունաբերական հանգույցների միջև: Փոխադրական այս առաջնակարգ խնդիրները թե՛ ուղեւորների և փոստի, թե՛ զանազան բեռները վոխադրութեան տեսակետից—առաջին հերթին վտակու, մուշտակի, բժշկական և այլ արժեքավոր իրեր—կարող ե կատարել զիրիժաբնային հզոր նավատորմը: Ահա թե ինչու ինչորդային Միութեանը պիտի ունենա զիրիժաբնային ուժեղ պարկ:

Ողանավերի բեռնատար դերը տարեցտարի աճում ե: Միայն 1928 թ. Անգլիայի և Յեվրոպայի միջև (Բրիտանական կղզիները ցամաքից բաժանող նեղուցով) անդլիական սավանահները փոխադրել են 22 միլ. ու. արժեքավոր բեռներ, իսկ Ալասկայում (Միացյալ հասանդների հյուսիս) և հյուսիսային Կանադայում (Անգլիայի զադութը հյուսիսային Ամերիկայում) ձմեռը սովորականներով ե փոխադրվում գրեթե ամբողջ մուշտակեղենը (Թանգարժեք մորթիներ):

Պարզ ե, վոր զիրիժաբնները կարող են ավելի մեծ քանակութեամբ արժեքավոր բեռներ փոխադրել, քան սովորականները, մանավանդ վոր նույնիսկ հասուկենա

ամենախոշոր սավառակները, կառուցված 1929 և 1930 թ., բարձրացնում են 10 տոննից վոչ ավելի բեռ և փոխադրվում են մեկ-յերկու հազար կիլոմետրից վոչ ավելի: Բացի դրանից, դիրիժաբլները կարող են ուղևորվել լանազան մեքենաների, նույնիսկ ամբողջ սարքավորումների փոխադրության համար՝ նրանց արտադրության տեղից դեպի արդյունաբերական նոր կենտրոնները: Վերջապես, ցույց են տալիս գերմանական յերկու տնտեսագետների (Կոստերի և Գրունդհեյմի) արած հաշիվները, դիրիժաբլով փոխադրության ավելի հեծան է նստում, քան սավառակով: Ըստ նրանց հաշիվների, Յեյրուպայի (Բերլին) և հարավային Ամերիկայի (Բուենոս Այրես) միջև 12300 կիլոմետր տարածություն ունեցող ուղային գծի վրա թե անշարժ և թե շարժական կառուցվածքների նույն ծախսով դիրիժաբլների շահագործման արժեքը 11.8 միլիոն մարկ ավելի հեծան է, քան սավառակների շահագործումը (դիրիժաբլների համար—18,7 միլ. մարկ, սավառակների համար 30.5 միլ. մարկ):

Հնարավորություն ունենալով Միության մեկ ծայրից մյուսն անցնել առանց կանգ առնելու, ուղիղ գծով թռչելով սարերի, անտառների, ճահճների, լճերի և ծովերի վրայով, դիրիժաբլները այն հսկայական կամուրջներն են փորոնք միացնում են ԽՍՀՄ ամենահեռավոր մասերը և ել ավելի համախմբում են մեր վերջնական յերկրը, վորտեղ որ ու գիշեր ընթանում է սոցիալիստական հասարակության կառուցումը:

Խորհրդային ուղային հսկաները ահագին գեր կիսապան ևս. համաշխարհային իմպերիալիստների հարձակման դեպքում: Իրար միացնելով հեռավոր կարմիր վր-

բանները, Խորհրդային դիրիժաբլները խոշոր պոլիտ-բյուր ցույց կտան կարմիր բանակի ցամաքային գորամասերին, ռազմածովային նավատորմին և բե կարմիր ավիացիայի ջոկատներին:

Ահա թե ինչու աշխարհիս առաջին սոցիալիստական պետության թե արդյունաբերության և թե դյուլա-տնտեսության սոցիալիստական վերակառուցումով (ին-դուստրացիում և կոլեկտիվացում) զբաղված յերկրի բանվորներին և աշխատավոր դյուլացիներին հարկա-վոր են ժամանակակից ամենաուժեղ դիրիժաբլներ. նրանք կարագացնեն և կհեշտացնեն սոցիալիստական հասարակության կառուցումը և պատվով կծառայեն Խորհրդային սահմանների պաշտպանության գործին:

ՏՈՒՐ ԽՈՐՀՐԴՍԵՐՆ ԴԻՐԻժԱԲԼՆԵՐ

Խորհրդային հասարակությանը հանձին Պաշտ-վիաքիմի, կատարեց հսկայական աշխատանք՝ խորհրդա-յին դիրիժաբլների կառուցման ագիտացիայի պրոպա-գանդի գործում: Խորհրդային հասարակությանը ջանքերի շնորհիվ կառուցվեցին «Խիմիկ—ռեդինչիկ» և «Կոմսոմոլսկայա պրավդա» դիրիժաբլները, անցկաց-վեցին ողանալիորդային զանազան մրցություններ, վո-րոնք տվին հարուստ փորձ և պրակտիկա աշխատողների փոքրաթիվ կադրերին:

1930 թիվը պետք է համարել բեկման տարի, վո-րովհետև այդ տարին սկիզբ դրեց խորհրդային դիրի-ժաբլակառուցմանը: Մանավանդ այժմ, յերբ արտա-սահմանում արդեն գտնված են ողանալիերի զարգացման վորոշակի ուղիներ—կոչտ և ամբողջովին մետաղե դի-րիժաբլների կառուցման առաջնիկում, մեր յերկրին արդեն ձեռք է զարկել այդ աշխատանքին:

Խորհրդային զերիժաբնները լայն չինարարութեան նախաձեռնարկը հանդիսացաւ ինքը՝ Խորհրդային հասարակայնութեանը։ Գերմանական լավագույն զերիժաբններէն մեկը «III—127»-ի Մոսկովա այցելելուց հետո, Լենինի բաղնիքի կողակցութեան կենտրոնական որդան «պրավդան» 1930 թ. սեպտեմբերի 11-ի մարտական կոչով զեմեց Խորհրդային ամբողջ մամուլին և պրոլետարական հասարակայնութեանը՝ սկսելու զբաւի հանգանակութեան «պրավդա» զերիժաբնը կառուցելու համար։ Պրոլետարական բանաստեղծ Դեմյան Բեդնին զեմեց իր նշանաւոր բանաստեղծութեամբ «хороша Мама, но не наша» («Միրուն և Մաշան, բայց մերը չէ»)։ ուղենալով առել, թե գերմանական զերիժաբնը լաւն է, բայց ժամանակ է, վոր մենք ունենանք մեր սեպական զերիժաբնները։

«Պրավդային» կոչին իսկույն արձագանդեցին Խորհրդային բոլոր թերթերը։ Խորհրդային յերկրի առաջավոր պրոլետարները միաբերան պատասխանեցին Դեմյանին—«Мама будет наша» («Մաշան մերը կլինի»)։

Իր հերթին՝ ի պատասխան «Պրավդային» կոչին, «Կրամայա զվեզդա» թերթը հարց դրեց կառուցելու մի ալ զերիժաբն՝ Բանվորաշրջակայական Կարմիր բանակի պանծալի առաջնորդի անունով—«Կլիմ Վարաչկով»։ Այս զերիժաբնի կառուցումը կլինի լավագույն նմերը Կարմիր բանակի պանծալի առաջնորդի հիսնամյա տարեդարձի առթիւ։

Սոցիալիստիկէսկոյե Զեմլեդելիյե» թերթը կուլտուրային գյուղացիութեան առաջ հարց դրեց յերրորդ զերիժաբնը «կոլտոցնիկ» կառուցելու համար։ Պաշր-Ավիաբնի կենտրոնական Խորհուրդը անհրաժեշտ համարեց կառուցել յերեքից վոչ պակաս զերիժաբն, հե-

տեվյալ հերթով. «Պրավդա», «Կլիմ Վարաչկով», Ոսո Ավիաբն»։

Վոչ մի կասկած չկա, վոր միլիոնավոր բանվորները, Կարմիր բանակայինները և աշխատավոր գյուղացիները կտան բավականաչափ միջոցներ չորս զերիժաբնի կառուցման համար։ Այս խնդիրը նույնքան արագ և լաւ կիրաւորովի, վորքան արագ հավաքի այն յերկու տասնյակ միլիոն ուրբին, վոր անհրաժեշտ է այդ նպատակի համար։

ԴԵՊԻ ԳՈՐԾ

Ամբողջ Խորհրդային յերկրում անց է կացվում մասսայական կամպանիա Խորհրդային զերիժաբնների ողբին։ Այս կամպանիան բառացի կերպով ընդգրկել է տասնյակ միլիոնավոր բանվորների, կոլտոցնիկների, Կարմիր բանակայինների և ծառայողների։

«Պաշտպանութեան տասնորյակում», վոր մօբիլիզացիայի յե յենթաբնում աշխատավոր մասսաների ու շաղթութեանը ԽՍՀՄ պաշտպանութեան խնդիրներին և գործնական աշխատանքի շուրջը, մարտական լողուններէն մեկը պիտի լինի։

«Տնւր խորհրդային պրիժաբններ»

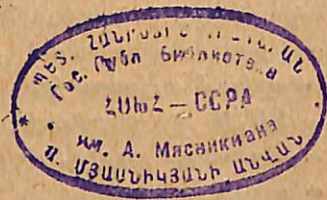
Անհրաժեշտ է անհապաղ ըմբել այս կարևոր գործին։

Այն ժամանակ, յերբ աշխատավոր մասսաները, սոցիալիզմի ակտիւ կառուցողները հավաքում են իրենց 50 կուպէկները և ուրբիները, սարքում են հատուկ շաւթորյակներ և ցանում են «զերիժաբնային» հեկտարներ, պետութեան համապատասխան որդանները պետք է ծախարեն անհրաժեշտ աշխատանք զերիժաբնի կառուցման համար։

բային» կազմակերպման, նախապայման և չինարարութեան
առարկայում :

Հենվելով հարվածային բանվորների, կոլտոշնիկ-
ների և կարմիր բանակայինների մեծագույն նախա-
ձեռնութեան վրա, մորելիզացիայի յենթարկելով նրանց
անսահման խանդավառութիւնը և ներգրավելով խոր-
հրդային յերկրի լավագույն ուժերը խորհրդային դի-
րիժորականութեան գործում, պայքարելով բարձր
տեմպերի և գերիժարչների անթերի վերակի համար,
Խորհրդային Միութիւնը կարճ ժամանակում կհասնի
և կանցնի բուրժուական պետութիւնների տեխնիկական
նվաճումներից՝ ողանալային չինարարութեան առար-
կայում և կունենա իր հզոր կարմիր գերիժարչները :

1931 թ. արդեն խոյիւրդային կառարեղագոծւած
առաջին գերիժարչները պետք է սովառնեն խոյիւրդա-
յին յերկրի վրա :



14571

ԳԻՆԸ 10 ԿՈՊ. (2/4 ժ.)



В. ЗАРЗАЭР
ԴԱԵՇՆ՝ ՍՕՎԵՏՔԻՅԻ ԴԻՐԻՋԱԲԼՆԻ

Госиздат ССР Армении
Эривань 1931 թ.