



STEROWIEC ZF ZEPPELIN PRZYLATUJE DO POLSKI!

Od ponad 120 lat fascynuje ludzi na całym świecie. Wszędzie, gdzie pojawia się ten król przestworzy i niemal bezgłówny gigant, ludzie z podziwem spoglądają w niebo:

"Patrzcie, to Zeppelin!".

Dla ZF to „cygaro” ma szczególne znaczenie: dzięki niemu, od ponad 100 lat istnieje nasza firma. ZF założono w 1915 roku, aby budować lepsze przekładnie do samolotów i pojazdów mechanicznych. Kontynuujemy tę działalność, ale jako firma innowacyjna i dostawca zintegrowanych systemów dla motoryzacji, robimy też znacznie więcej – rozwijamy systemy i produkty, które kształtują przyszłość motoryzacji!

Do współczesnego Zeppelina NT (New Technology), który już we wrześniu b.r. będzie latał nad Polską i Czechami, firma ZF wyprodukowała przekładnię nowej generacji.

HISTORIA ZF I STEROWCA ZEPPELIN

Marzenie o nieograniczonej mobilności na wodzie, lądzie i w powietrzu zdominowało postęp techniczny na początku XX wieku.

Pojawiły się nowe sektory przemysłu i kluczowe technologie, których rozwój stymulowały pionierskie wizje miłośników techniki, kreatywnych umysłów i profesjonalnych wynalazców. Przedsiębiorczość i zdolność do ciągłego odkrywania siebie były tym, co legło u podstaw firmy „Zahnradfabrik GmbH” z siedzibą w Friedrichshafen, założonej 20 sierpnia 1915 roku. Przedmiotem działalności firmy, zgodnie z wpisem do rejestru handlowego, była produkcja przekładni do samolotów, pojazdów mechanicznych i łodzi motorowych.

Założenie ZF wiąże się ściśle z pionierską aktywnością hrabiego Ferdynanda Zeppelina, a tym samym z erą lotów wczesnych sterowców. Hrabia Zeppelin już w latach 90. XIX wieku rozpoczął konstruowanie sterowanych, sztywnych statków powietrznych z własnym napędem. 2 lipca 1900 r., gdy wykonywano pierwszy lot próbny pierwszego sterowca hrabiego Zeppelina, LZ 1, w Manzell nad Jeziorem Bodeńskim, niedaleko Friedrichshafen, tysiące widzów wyległo na brzegi, aby obejrzeć ten niecodzienny spektakl. Lot zakończył się po 18 minutach.

Zeppelin i jego pracownicy latami doskonalili technologię. W późniejszym czasie opracowano i ześlomowano jeszcze dwa sterowce. W roku 1908 hrabia poniósł poważny cios. Po awaryjnym lądowaniu w Echterdingen koło Stuttgartu sterowiec LZ 4 uległ zniszczeniu w pożarze. Od tego momentu zainteresowanie opinii publicznej sterowcami staje się ogromne. Po wypadku, w całych Niemczech przeprowadzono zbiórki pieniędzy, aby umożliwić Zeppelinowi kontynuowanie pracy nad latającymi „gigantami przestworzy”.



Hrabia wykorzystał zaskakujący wynik tych zbiorów – łącznie prawie 6 milionów marek – do ekonomicznego „wsparcia” swoich planów. Ponieważ Zeppelin i jego inżynierowie wiedzieli, że ich sterowiec potrzebuje komponentów technologicznych, na które praktycznie nie było wtedy dostawców: mocnych, ale lekkich dużych silników, lekkiego gazu, zaawansowanej technologii materiałowej, optymalnych skrzyń biegów – technologii, która była wówczas nowoczesna, ale również w przypadku innych elementów późniejszy rozwój miał odegrać decydującą rolę.

W 1908 roku założył „Luftschiffbau Zeppelin GmbH”, po tym jak założył Fundację Zeppelin zarządzającą zgromadzonymi funduszami i stanowiącą załączek grupy kapitałowej.

W 1915 r. założono firmę „Zahnradfabrik”. Produkowane w niej koła zębate i przekładnie, precyzyjnie wykonane z zastosowaniem nowego w tamtym czasie patentu, zapewniały optymalne przenoszenie mocy między silnikami i śmigłami sterowców Zeppelin. Dziś ZF Friedrichshafen AG jest największą firmą, która została zbudowana na bazie dziedzictwa firmy Zeppelin.



Hrabia Ferdinand Zeppelin



Lądowanie sterowca Graf Zeppelin

Czy wiesz, że?

- W 1931 r. „Graf Zeppelin” przelatywał na Śląskiem (m.in. nad Wrocławiem, Wołczynem, Kluczborkiem, Opolem, Bytomiem, Raciborzem i Nysą a w Gliwicach, 5 lipca 1931 nawet wylądował) .
- Spośród 114 zeppelinów wyprodukowanych przed rokiem 1918, tylko siedem było sterowcami cywilnymi. Obsługiwały one trasę z Friedrichshafen do Berlina i pokonywały ją w 9 godzin (pociągami jechało się 24 godz.). Podczas ponad 1500 bezwypadkowych lotów przewieziono 34.000 pasażerów.



- Po I wojnie światowej rozpoczęła się era pasażerskich sterowców. Podróż latającym cygarem była nie tylko symbolem prestiżu, ale i nowoczesności. Była znacznie krótsza niż morski rejs. Na przykład lot z Frankfurtu do Nowego Jorku trwał około 60 godzin. Trzydzieści godzin dłużej leciało się do Rio de Janeiro.
- Swój sterowiec miała również Polska. „Lech” służył w siłach zbrojnych II Rzeczypospolitej w latach 1922-1928, a w 1926 r. można go było zobaczyć na warszawskim niebie.

Więcej informacji na temat Zeppelina znajduje się na stronie zf.com/pl/zeppelin oraz na Facebooku www.facebook.com/zfgroup.polska