

ПОСЛЕДНИЙ ПОЛЕТ “ГИНДЕНБУРГА”

Среда, 23 Октября 2013 г. 03:28



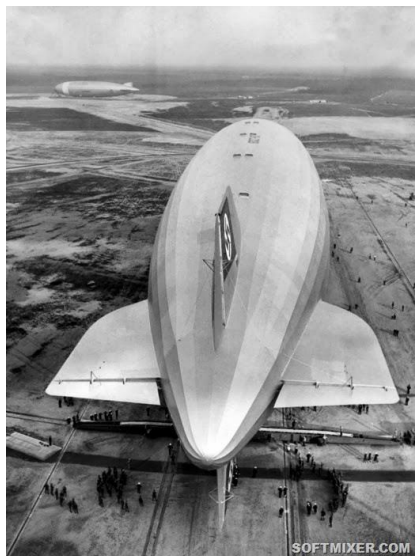
4 марта 1936 года из эллинга для сборки дирижаблей вывели самый большой воздушный корабль — цеппелин LZ 129 «Гинденбург». Компания «Цеппелин», возглавляемая Эрнстом Леманном, была абсолютно уверена в надежности «Гинденбурга», который должен был возглавить целую серию воздушных кораблей для трансатлантических перелетов. Это было самое большое воздушное судно из всех, когда-либо поднимавшихся до того над землёй...

Дирижабль "Гинденбург" был построен в Германии в 1936 году. Его строительство продолжалось пять лет. Это был самый крупный в мире пассажирский дирижабль жёсткой конструкции. Длина его составляла 245 метров, диаметр в самой широкой части 41,2 метра, объём водорода в газовой гондоле - 200 тысяч кубометров. Назван дирижабль был в честь рейхспрезидента Веймарской республики маршала Пауля фон Гинденбурга.

Дирижабль был оснащён четырьмя дизельными двигателями "Даймлер-Бенц" мощностью 900 лошадиных сил каждый, позволявшими "Гинденбургу" развивать скорость до 135 километров в час. Он мог брать на борт до 100 тонн полезной нагрузки и 50 человек пассажиров (после реконструкции зимой 1936-37 эта цифра выросла до 72 человек).

Столь большие габариты дирижабля были вызваны тем, что проектировался он под гелий, который должен был заменить взрывоопасный водород. Но США, бывшие мировым поставщиком этого газа, не очень-то стремились экспортировать его в

страну, где к власти пришли фашисты. Поэтому "Гинденбург" был модифицирован для использования водорода.



«Гинденбург» начал свои полеты с пассажирами ещё в мае 1936 года. Ему удалось совершить перелёты в Северную (Лейкхерст) и Южную (Рио-де-Жанейро) Америку. В том же году «Гинденбург» совершил самый быстрый перелёт через Северную Атлантику — за 43 часа. К маю 1937 года цеппелин совершил 37 рейсов через Атлантический океан, доставив в пункты назначения около 3 000 человек.



Путешествие в дирижабле было весьма комфортабельным. В корпусе дирижабля имелся ресторан с кухней и салон с небольшим, специально изготовленным для дирижабля облегченным роялем. В нижней части дирижабля была оборудована смотровая платформа.



Так же на борту "Гинденбурга" имелись две прогулочные галереи с наклонными окнами, бар, двухместные спальные купе, душевые и даже курительная комната.



Помимо пассажиров, цеппелин перевозил также почту и коммерческие грузы в небольших количествах. Лететь дирижаблем было значительно быстрее, чем добираться пароходом, и гораздо комфортнее, чем тогдашними самолётами.



Это было также очень престижно, как в наше время лететь на "Конкорде", когда они ещё были в строю. Стоило это удовольствие тоже недёшево и было по карману только весьма состоятельным пассажирам. Например, средняя цена билета до Нью-Йорка составляла 400 долларов.



Даже посуда несла на себе логотип немецкой компании дирижаблеплавания Deutsche Zeppelin Reederei.



Ограничений было несколько. Первое из них — вес, поэтому вместо ванн предлагался душ, и все, что можно, было сделано из алюминия, из него же был изготовлен и рояль.



Второе, и самое важное ограничение — запрет на источники открытого огня, которые на «Гинденбурге» в буквальном смысле являлись угрозой для жизни.



Все, кто находился на борту, включая пассажиров, перед посадкой были обязаны сдавать спички, зажигалки и прочие устройства, способные вызвать искру. Несмотря на такие жёсткие ограничения, на «Гинденбурге» была оборудована специальная комната для курения.



В помещении для курения находилась единственная на борту электрическая зажигалка. Для обеспечения пожаробезопасности в комнате постоянно поддерживалось небольшое избыточное давление, что препятствовало проникновению в неё водорода, а попасть в комнату можно было через воздушный шлюз.



Воздухоплавание (какое удачное слово!) на "Гинденбурге" стало популярным и все билеты на ближайшие рейсы быстро раскупались. Так продолжалось до рокового дня 6 мая 1937 года. В тот роковой рейс "Гинденбург" отправился, имея на борту 97 человек пассажиров и экипажа, 17 тысяч почтовых отправок, 149 кг груза и 879 кг багажа.



В гондоле управления занимал свое место капитан корабля — Макс Прусс, ветеран Первой мировой войны.



3 мая в 20:15 по средневропейскому времени цеппелин покинул Франкфурт, и преодолев Атлантику за 77 часов, 6 мая 1937 года уже плавно парил над Манхэттеном, как изящная серебристая сигара.



Желая угодить пассажирам и продемонстрировать американцам дирижабль, капитан корабля подвел цеппелин практически вплотную к смотровой площадке Empire State Building, где воздушное судно уже поджидали репортеры и зеваки.



К общему восторгу пассажиров и нью-йоркцев, цеппелин подошел так близко к зданию, что находившиеся на его смотровой площадке и пассажиры смогли помахать друг другу.



Покружив над городом и взбудоражив жителей Нью-Йорка своим появлением, капитан Пруст направил «Гинденбург» к месту посадки – в пригород Лейкхерст. Здесь уже несколько сот человек поджидали своих родных и друзей, возвращавшихся из Европы.



Была возведена специальная мачта для причаливания дирижабля, однако сильный ветер и начавшаяся гроза задержали остановку. Слишком опасно было цепляться за металлическую мачту, когда в воздухе вспыхивают молнии.



Из-за плохой погоды дирижабль больше часа кружил над Лейкхерстом. Начальник базы, известный дирижаблист Чарльз Розендаль, не рекомендовал капитану Прусту выполнять посадку. Цеппелин-гигант медленно двинулся вдоль побережья, ожидая улучшения погоды.



Наконец, описав широкую петлю над аэродромом и все еще борясь с ливнем, он взял курс на причальную мачту.



В 19 часов 11 минут дирижабль снизился до 180 метров. В 19 часов 20 минут "Гинденбург" уравнили, после чего с его носа сбросили причальные канаты.



С земли репортаж о прибытии дирижабля вёл американский журналист Герберт Моррисон:

«Веревки уже спущены, и их держат люди на поле. Задние моторы продолжают работать и сдерживают корабль, чтобы... Господи, он вспыхнул! Это ужасно! Пламя поднялось в небо на пятьсот футов... Это кошмар. Это ужасный кошмар.»



Вдруг случилось совершенно невероятное. Сначала послышался глухой взрыв, потом на корме показался сноп пламени, которое в несколько секунд охватило весь дирижабль.



"Все в огне... смотри, Скотти, смотри, Скотти, не заслоняй мне... О, Боже, это ужасно! О, Боже, отойди же, не заслоняй. Пожалуйста! Все горит, и обломки падают на причальную мачту и людей вокруг... Это одна из самых ужасных катастроф в мире!»



От едкого чёрного дыма стало в семь часов вечера черно, как поздней ночью. Огонь быстро распространялся по направлению к носовой части, уничтожая самое красивое воздушное судно в мире и грозя убить команду и пассажиров.



Эта страшная трагедия произошла так внезапно, так быстро, что все собравшиеся на аэродроме люди поначалу просто растерялись. Потом поднялась паника, и толпа в суматохе начала разбегаться в разные стороны. Из длинного корпуса дирижабля с громадной силой вырывались языки пламени, и через четыре минуты «Гинденбург» полыхал уже весь.



К счастью, большинство людей находилось в носовой части «Гинденбурга». Они еще ничего не могли понять, но по наклону корпуса дирижабля и по заметавшимся на земле фигуркам людей сообразили, что произошло что-то непредвиденное.



Капитан Прусс в сложившейся обстановке не растерялся и делал всё, чтобы увеличить шансы людей на спасение. «Гинденбург» рухнул на землю рядом со швартовочной мачтой.



Через мгновения часть команды во главе с капитаном воздушного судна Максом Пруссом были прижаты к земле пылающими обломками горящего корпуса. Из 97 пассажиров и членов команды спаслось почти две трети — 62 человека.



Сильно обожженным, им все же удалось выбраться из-под обломков. В этой катастрофе погиб Эрнст Леманн, глава компании «Цеппелин», выпустившей дирижабль «Гинденбург». Капитан корабля Макс Прусс выжил, но его лицо осталось до конца жизни изуродованным до неузнаваемости.



В результате катастрофы погибло 36 человек - 22 члена экипажа, 13 пассажиров и один сотрудник наземных служб. Не самая страшная катастрофа по числу жертв, тем не менее, положила конец эре пассажирского воздухоплавания на дирижаблях, а ведь как жаль, что нет более этих неспешных, гигантских и в то же время таких изящных и прекрасных воздушных кораблей эпохи ар-деко.



В 1938 году фирма «Цеппелин» построила ещё один дирижабль — LZ 130, который был назван «Граф Цеппелин» (такое же имя носил и предшественник «Гинденбурга» — дирижабль LZ 127 «Граф Цеппелин»). Но ему не было суждено принять на борт пассажиров: в Германии полёты с пассажирами на дирижаблях, заполненных водородом, были запрещены.



"Граф Цеппелин" превратили в музей, а с началом войны в 1940 году по приказу Гитлера оба оставшихся в Германии пассажирских дирижабля были уничтожены. На смену эпохе ар-деко пришла другая эпоха - эпоха блицкрига, скорости и жестокости...