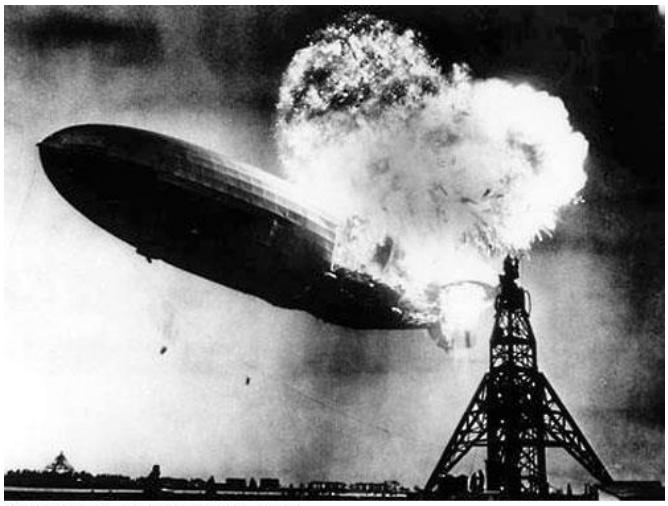
Учёные раскрыли причину крушения в 1937 году дирижабля "Гинденбург"

Американским ученым удалось установить причины катастрофы дирижабля "Гинденбург" лишь 76 лет спустя после того, как в пожаре на борту воздушного судна погибли десятки человек, а активная эксплуатация дирижаблей была приостановлена. Теория, которая раньше рассматривалась в качестве одной из версий, была подтверждена на опыте, пишет The NEWSru.com.



independent.co.uk->novostey.com

6 мая 1937 года самое крупное летательное судно в мире, преодолев тысячи километров над Атлантикой, появилось над окрестностями Нью-Йорка. Цеппелин заходил на посадку на военно-морскую базу Лэйкхерст в Нью-Джерси, однако неожиданно произошел взрыв. Трагедия унесла жизни 35 из 97 пассажиров и членов экипажа, еще один сотрудник базы погиб на земле под обломками дирижабля.

Группа ученых из Юго-Западного исследовательского института в городе Сан-Антонио в штате Техас сделала вывод, что возгорание на борту дирижабля, который вскоре после трагедии стали называть "Нацистским Титаником", произошло из-за статического электричества, которое возникло между наружной оболочкой дирижабля и каркасом в результате грозы. В это же время по неизвестной причине произошла утечка **газа** (вероятно, был поврежден один из баллонов с водородом) и **газ** проник в вентиляционные шахты.

Во время заземления посадочных канатов из-за разницы потенциалов между частями наружной оболочки и каркасом возникла искра, и воздухо-водородная смесь на борту дирижабля воспламенилась. Ранее немецкими и американскими учеными уже выдвигались версии об утечке **газа**, однако существовали разногласия в отношении того, что привело к его воспламенению.

Для того, чтобы доказать верность своей теории, американским исследователям пришлось сконструировать и сжечь несколько мини-моделей дирижабля длиной 24 метра. Напомним, что размеры самого "Гинденбурга" достигали 245 метров. "Искра произошла именно в условиях статического электричества. Загорелась кормовая часть, после чего огонь распространился по всей площади - мы продемонстрировали это в ходе наших экспериментов", - объяснил авиационный инженер Джем Стэндсфилд, добавив, что их опыты будут показаны в эфире британского канала Channel 4 в четверг, 7 марта.

Ученые, как отмечает The Daily Mail в ходе своих опытов хотели развенчать одну из популярных теорий, согласно которой построенный немцами "Гинденбург" был уничтожен взрывом бомбы с часовым механизмом.

Ранее сообщалось, что идёт разработка нового поколения "летающих кораблей". В гигантских усовершенствованных дирижаблях можно будет не только летать, но и жить. Aeroscraft ML866 - воздушное судно, внешне повторяющее конструкцию дирижабля 1930-х годов, на поверку оказалось уникальным как внешне, так и технически. Величиной с три **футбольных** поля (465 квадратных метров), "воздушная яхта" вмещает в себя пассажирские салоны, комфортабельные каюты, конференц-залы и рестораны.

Крушение «Гинденбурга».

В свой последний полёт «Гинденбург» отправился вечером 3 мая 1937 года. На борту было 97 пассажиров и членов экипажа, стоимость билетов для которых равнялась приблизительно четырёмстам долларам.

В багажных отделениях было около 17 609 почтовых отправлений, 148 килограммов груза и 879 килограммов багажа.

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

Вылетев из Германии в 20:15 CET и преодолев Атлантику, 6 мая 1937 года «Гинденбург» показался над Манхэттеном.

Желая угодить пассажирам и продемонстрировать американцам дирижабль, капитан корабля провёл цеппелин настолько близко к смотровой площадке Эмпайр-стейт-билдинг, что пассажиры и посетители площадки могли помахать друг другу.

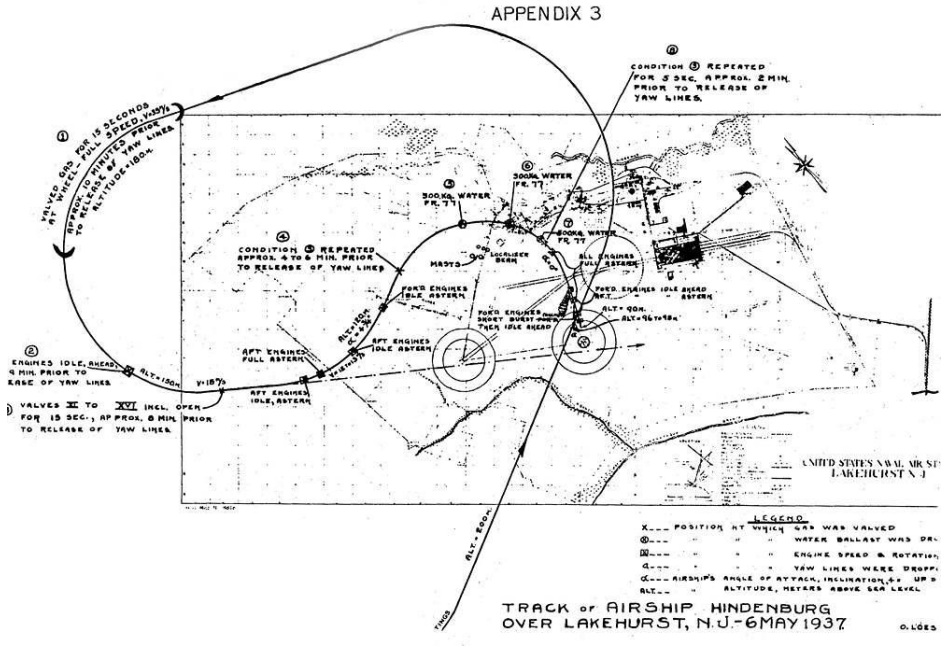
Нью-Йорк под Гинденбургом.

Гинденбург над Принстонским университетом 6 мая 1937 года.

Покружив над городом, дирижабль направился в сторону базы Лейкхерст, где он должен был совершить посадку, и к 16:00 прибыл к ней. Однако с запада к посадочному полю приближался обширный грозовой фронт, и начальник базы, известный дирижаблист Чарльз Розендаль, **не рекомендовал капитану Пруссу выполнять посадку**.

Некоторое время цеппелин двигался вдоль побережья, ожидая разрешения на посадку, в то время как грозовой фронт плавно уходил на север. В 18:12 «Гинденбург» получил радиограмму из Лейкхерста с сообщением о том, что погодные условия допускают посадку и снова взял курс на базу. В 19:08 он получил ещё одно сообщение из Лейкхерста с рекомендацией провести посадку как можно скорее.

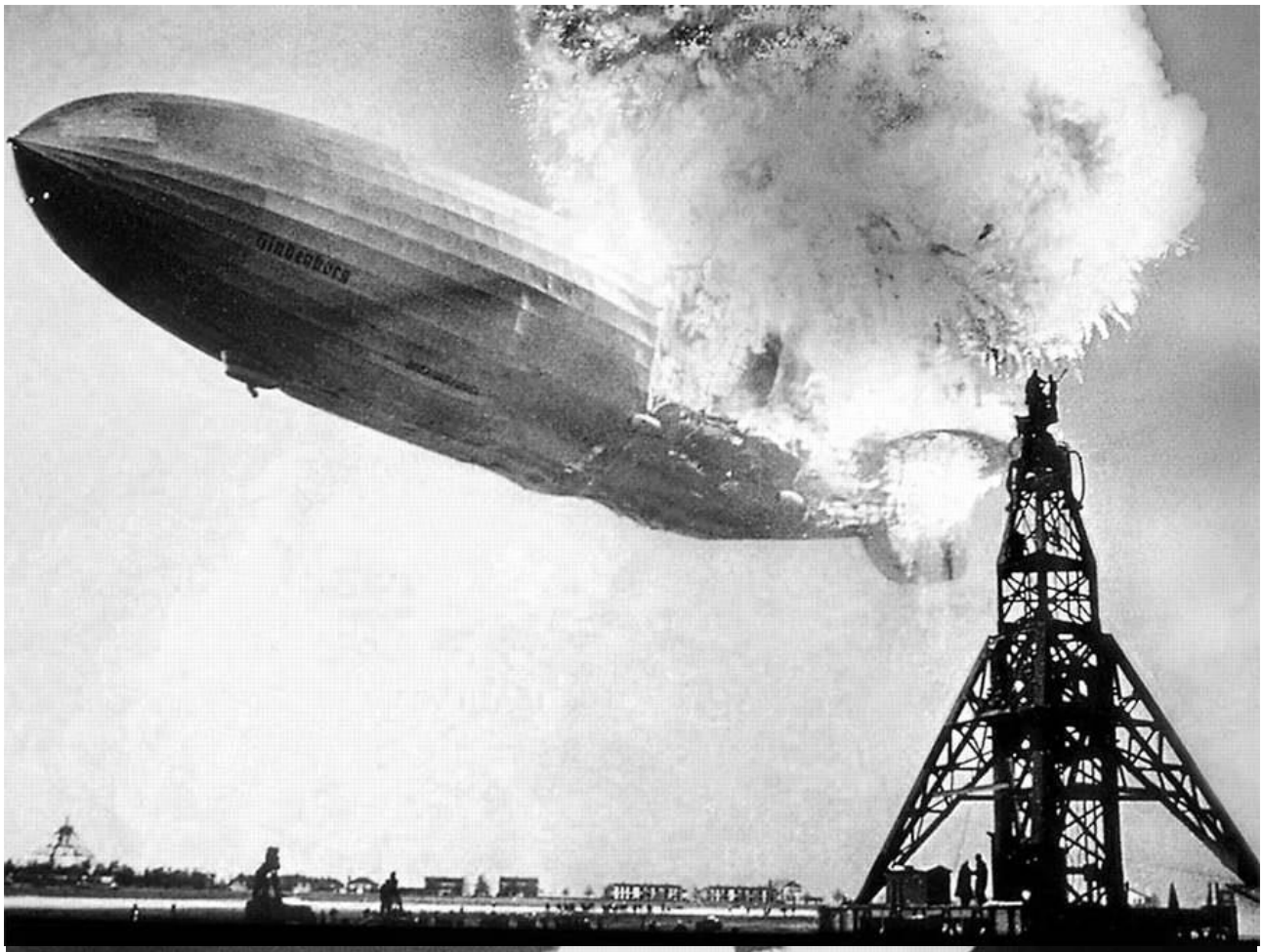
Заход на посадку.

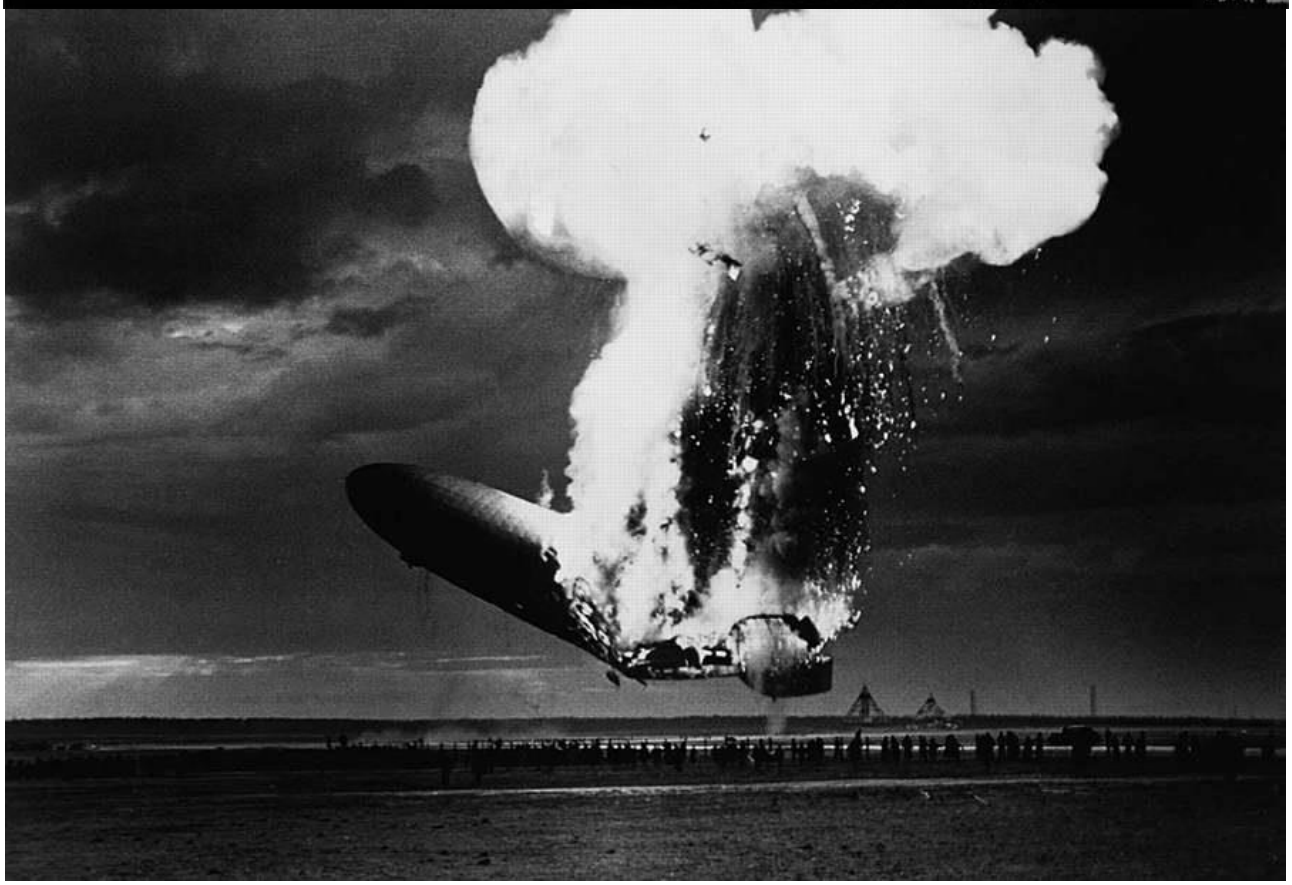


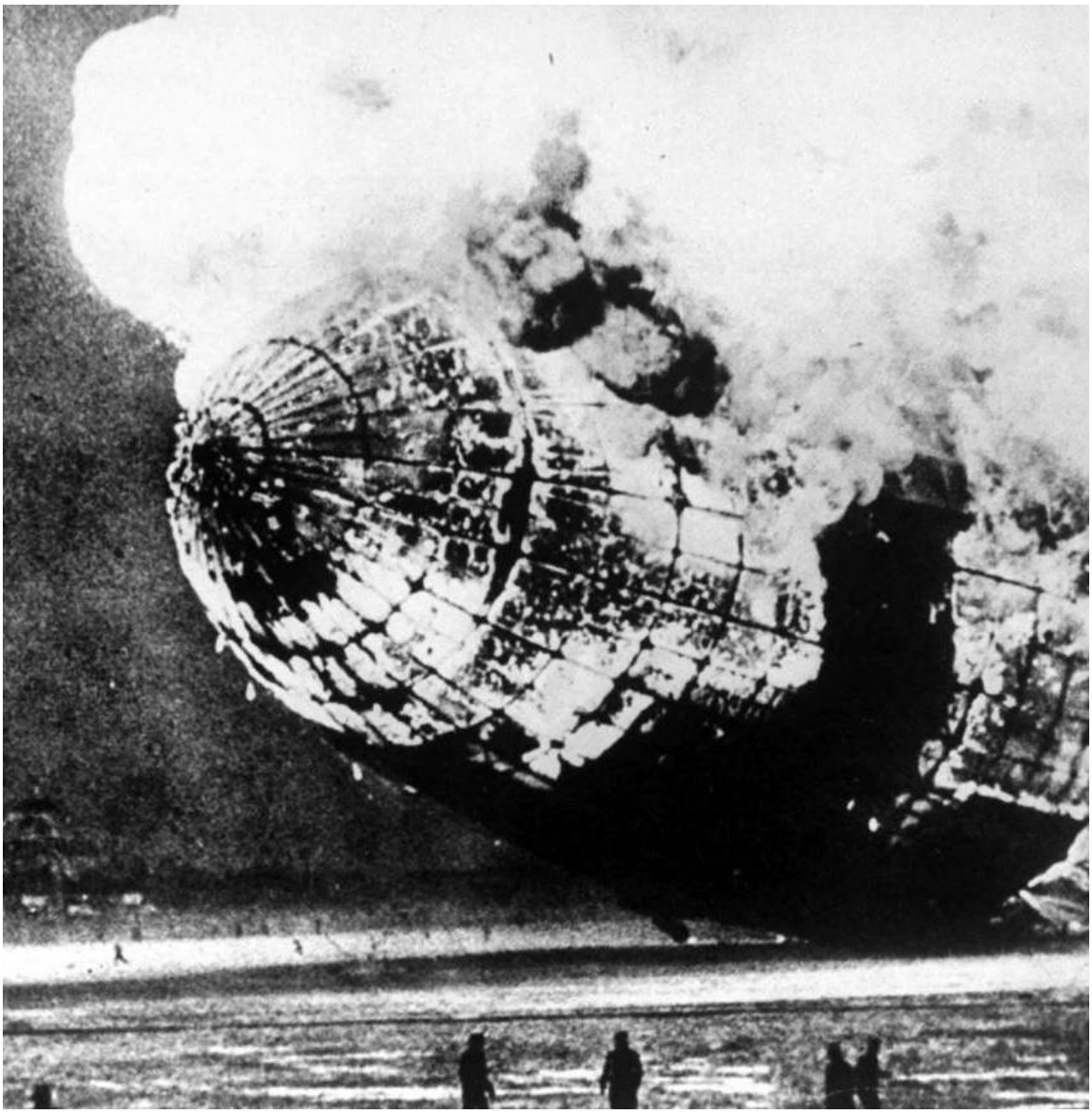
В 19:11 дирижабль снизился до 180 метров. С земли репортаж о прибытии дирижабля вёл американский

журналист Герберт Моррисон. В 19:20 дирижабль уравновесили, после чего с его носа сбросили причальные канаты. В 19:25 в районе кормы, перед вертикальным стабилизатором над 4-м и 5-м газовыми отсеками, произошло возгорание.

В течение 15 секунд огонь распространился на 20-30 метров в сторону носовой части цеппелина, после чего прозвучал первый взрыв. Через полминуты после возгорания «Гинденбург» упал на землю рядом со швартовочной мачтой.







При крушении погибли 36 человек: 13 пассажиров, 22 члена экипажа и один сотрудник наземной службы. Эрнст Леманн, управляющий компании «Deutsche Zeppelin Reederei»,скончался на следующее утро. **Часть команды во главе с капитаном воздушного судна Максом Пруссом были прижаты к земле пылающими обломками горящего корпуса. Сильно обожженным, им все же удалось выбраться из-**

под обломков. Сам Прусс выжил, несмотря на серьёзные ожоги.

Эрнст Леманн.
Макс Прусс.