План  
Введение   
**1 История постройки**  
**2 Крушение «Гинденбурга»**  
**3 Версии крушения**  
**Список литературы**

Введение

Дирижабль «Гинденбург»

Немецкий пассажирский цеппелин LZ 129 «Гинденбург» (нем. *Hindenburg*) был построен в 1936 году и стал самым большим в мире из созданных до того времени дирижаблей (по объёму незначительно уступал последнему классическому цеппелину LZ 130, 1938). Своё название воздушный корабль получил в честь президента Германии Пауля фон Гинденбурга.

6 мая 1937 года, завершая очередной трансатлантический рейс, при выполнении посадки на главной воздухоплавательной базе военно-морских сил США в Лейкхерсте наполненный пожароопасным водородом «Гинденбург» загорелся и потерпел катастрофу, в результате которой погибло 35 из 97 находившихся на его борту человек, а также один член наземной команды.

1. История постройки

4 марта 1936 года из эллинга для сборки дирижаблей вывели самый большой воздушный корабль — цеппелин LZ 129 «Гинденбург». Это было самое большое воздушное судно из всех, когда-либо поднимавшихся до того над землёй. 245 метров в длину и максимальным диаметром 41,2 метра; 200 000 кубометров газа в баллонах (объём выполненного; номинальный объём — 190 000 м³). Оснащенный четырьмя дизельными двигателями «Даймлер-Бенц» максимальной мощностью 1200 л. с. каждый, способный поднять в воздух до 100 тонн полезной нагрузки, цеппелин развивал скорость до 135 километров в час (150 при попутном ветре)[1]. Для того времени это были очень высокие показатели[2].

«Гинденбург» начал свои полеты с пассажирами ещё в мае 1936 года[3]. 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[3]. 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[3]. 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[4]. 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.

2. Крушение «Гинденбурга»

В свой последний полёт «Гинденбург» отправился вечером 3 мая 1937 года. На борту было 97 пассажиров, стоимость билетов для которых равнялась приблизительно четырёмстам долларам[5]. В багажных отделениях было около 900 кг чемоданов, саквояжей и прочей ручной клади. В гондоле управления занимал свое место капитан корабля — Макс Прусс, ветеран Первой мировой войны.

Вылетев из Германии и преодолев Атлантику за 77 часов[6], 6 мая 1937 года «Гинденбург» показался над Манхэттеном. Желая угодить пассажирам и продемонстрировать американцам дирижабль, капитан корабля подвел цеппелин практически вплотную к смотровой площадке Эмпайр-стейт-билдинг[3], где воздушное судно уже поджидали репортеры и зеваки.

Покружив над городом, дирижабль направился в сторону базы Лейкхерст, где он должен был совершить посадку. Однако над полем была сильная гроза, и начальник базы, известный дирижаблист Чарльз Розендаль, не рекомендовал капитану Пруссу выполнять посадку.[7] Цеппелин некоторое время кружил, ожидая разрешения на посадку. Наконец «Гинденбургу» было дано разрешение на посадку. [7]

В 19 часов 11 минут дирижабль снизился до 180 метров. 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. 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!»

В 19 часов 20 минут дирижабль уравновесили, после чего с его носа сбросили причальные канаты[7]. В районе 4-го газового отсека сверкнула яркая вспышка. Спустя миг в небо взметнулся ослепительный столб огня. 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. Большинство пассажиров сумело спрыгнуть на землю.

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

Из 97 пассажиров и членов команды спаслось почти две трети — 62 человека. Через мгновения 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. В этой катастрофе погиб Эрнст Леманн, глава компании «Цеппелин»[8], выпустившей дирижабль «Гинденбург». Капитан корабля Макс Прусс выжил, но его лицо осталось до конца жизни изуродованным до неузнаваемости.

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.

3. Версии крушения

* «Гинденбург» был уничтожен взрывом мины с часовым механизмом. Эта мина была установлена техником Эриком Шпелем (Erik Spehl) на дне баллона № 4. Взрыв должен был произойти после причаливания, когда пассажиры покинут дирижабль. Но так как «Гинденбург» сделал «лишний» круг, часовой механизм сработал до их высадки. Сам же Шпель выпрыгнул из горящего дирижабля, но вскоре скончался в госпитале от полученных ожогов. Эта версия была впервые выдвинута американским историком-любителем Адольфом Хёлингом.[9]
* Диверсия коммунистов. Версия была выдвинута Генрихом Гиммлером, однако не была подкреплена доказательствами.
* Причина — взрыв водорода, которым вместо гелия был наполнен «Гинденбург». Считается, что Германия не могла позволить себе столько гелия по причине натянутых предвоенных отношений со странами Европы.
* По версии телеканала «National Geographic», причиной гибели «Гинденбурга» явилось статическое электричество, появившееся в обшивке дирижабля из-за бушевавшей неподалёку грозы.
* В телесериале Разрушители легенд (MythBusters) проверяются городские легенды, слухи и другие порождения популярной культуры. Долгое время в СМИ распространялась гипотеза о том, что якобы дирижабль «Гинденбург» потерпел крушение из-за очень огнеопасного состава краски, а не из-за водорода, закачанного в баллоны.Обшивка «Гинденбурга» была сделана из упрочненной ткани на основе хлопка, пропитанной бутиратом ацетилцеллюлозы и оксидом железа с присадкой из порошка алюминия. Это должно было придать оболочке как прочностные так и огнезащитные свойства. Используя вещества, из которых состояла краска «Гинденбурга», удалось создать комбинацию, при определенных пропорциях образующую термитную смесь, которая горит без доступа кислорода. Однако такая смесь горит довольно медленно, что не соответствует документальной плёнке, на которой изображено крушение «Гинденбурга». Уменьшенная модель «Гинденбурга», покрашенная такой краской и помещённая в насыщенную водородом среду, горела примерно одну минуту, что совершенно не похоже на реальные события. В результате было решено, что, возможно, при катастрофе одновременно загорелся водород и краска, так как краска в отдельности не может быстро гореть. Также можно предположить, что термитная краска слишком тяжела для летательного аппарата, поэтому вряд ли применялась именно она[10]. Однако не была проверена версия, согласно которой огнеопасным был сам материал, из которого был изготовлен дирижабль, возможно из-за специальной технической пропитки.

Список литературы:

1. «Цена Ошибки» Екатерина Оганесян
2. Конкуренты цеппелинов в классе перевозки — лайнеры развивали скорость до 52,8 км/ч (Queen Mary)
3. Süddeutsche Zeitung: Flammendes Inferno. Marion Zellner 05.05.2007
4. The Hindenburg’s Interior
5. Spiegel TV. Hindenburg-Unglück. Das Ende der Lüftschiff-Ära (нем.)
6. Франкфуртское кладбище: Монумент погибшим в авиакатастрофе 6.05.1937 (нем.)
7. [1] Im Zenit des Erfolges: LZ 129 «Hindenburg» und das Ende der Zeppeline
8. Pilot und Schiff: Ernst Lehmann
9. Der Spiegel 33/1962 от 15.08.1962, стр. 46 (нем.)
10. http://www.youtube.com/watch?v=QEQ6xvjvvE0&NR=1Mythbusters Hindenburg Burn (Bit too much thermite!)

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/Гинденбург\_(дирижабль)