

Zeppelin (première partie) : vie et mort du fameux dirigeable LZ 129 Hindenburg

écrit par Oncle John | 23 novembre 2020



Zeppelin, ce terme est entré aujourd'hui dans le langage courant (et le dictionnaire Larousse), pour désigner les ballons dirigeables. Mais l'origine de ce mot est allemand et dérive de celui du fondateur de celle-ci, Ferdinand von Zeppelin. Il s'agit de l'un des rares noms de marques ou de personnages qui ont rejoint le statut de nom commun ou populaire (tels, par exemple, basket, gaullien gaullisme, gaulliste, gaulois, gauloise, Fangio, frigidaire, K-way, Roll's, santiag ...). Et donc le nom de Zeppelin a gagné ses lettres de noblesse particulièrement en Allemagne où il est né et où il est synonyme de fierté teutonne, de grandeur et de

perfection. L'Oncle John vous propose aujourd'hui de découvrir, au travers de ses histoires et de quelques modèles réduits, les Zeppelin D.O.C (Dénomination d'Origine Contrôlée). La semaine prochaine il vous proposera quelques dérivés qui ont utilisé le prestige de la marque Zeppelin pour vendre leurs produits et qui devraient vous réserver encore quelques surprises ...

A tout seigneur tout honneur, nous commencerons donc par vous parler de l'original. Au départ, les aérostats sont incontestablement une invention française, celle des frères Montgolfier (qui ont aussi donné leur nom aux montgolfières). Et le premier vol habité par un être humain est celui de Pilâtre de Rosier et du marquis d'Arlandes le 21 novembre 1783 à Paris. Personne ne remet en doute aujourd'hui l'origine française de cet exploit, contrairement à l'invention de l'avion que se contestent Français et Américains entre Clément Ader et les frères Whright. Celle des trains qui divisent Français et Anglais. Ou encore l'invention de l'automobile que se disputent Français, Italiens et Allemands. Et l'invention du moteur à explosion que revendiquent les Italiens et les Belges. Concernant le moteur Diesel, tout le monde s'accorde à en reconnaître la paternité aux Allemands. D'une façon générale disons toutefois que toutes ces merveilleuses inventions furent le fruit d'une collaboration internationale, principalement occidentale.

Si l'on doit donc aux Français l'invention du ballon rond, il faut reconnaître que ce sont surtout les Allemands qui ont développé le dirigeable et en particulier le conte Ferdinand von Zeppelin : voir le lien suivant en [cliquant ici](#).

Contrairement au dirigeable, le ballon a un inconvénient majeur. En effet, les déplacements du ballon dépendent de la direction du vent et il est donc très difficile de diriger celui-ci avec précision. Tandis que le dirigeable est propulsé par des moteurs (à essence ou plus généralement diesel) et est

équipé de gouvernes en conséquence qui lui permettent de se diriger d'un point A vers un point B. Les ballons et les dirigeables sont des engins plus légers que l'air ce qui les rends aussi vulnérables aux caprices de la météo. Si les ballons sont gonflés à l'air chaud, les Zeppelin eux, le furent à l'hydrogène qui est un gaz plus léger que l'air mais également extrêmement inflammable. Plus légers que l'air une fois gonflés car le plus grand Zeppelin pesait à vide 118 000 kg.

Concernant les dirigeables Zeppelin, voici un lien qui vous en propose une description et vous raconte leur histoire : [cliquer ici](#).

Après la mort de Ferdinand von Zeppelin en 1917, c'est un autre ingénieur allemand Hugo Eckener qui prendra sa succession et qui conduira les Zeppelin vers leur apogée jusqu'à la dramatique catastrophe du LZ-129 Hindenburg en 1937. La biographie de Hugo Eckener se trouve [ici](#).

MAQUETTE AMT DU LZ-129 HINDENBURG DE L'ONCLE JOHN







Le dirigeable LZ-129 Hindenburg est toujours à ce jour, le plus grand aéronef jamais construit. Ses dimensions sont comparables à celles du [paquebot Ile de France](#). Le Hindenburg était trois fois et demi plus long que l'Airbus A 380 ! La maquette de l'Oncle John est une belle reproduction produite en son temps par la firme AMT à l'échelle du 1/520ème. Elle mesure donc 47cm de long X 9cm de large. Je recommanderais particulièrement ce type de maquette aux débutants car elle comporte peu de pièces pour un résultat spectaculaire et gratifiant.

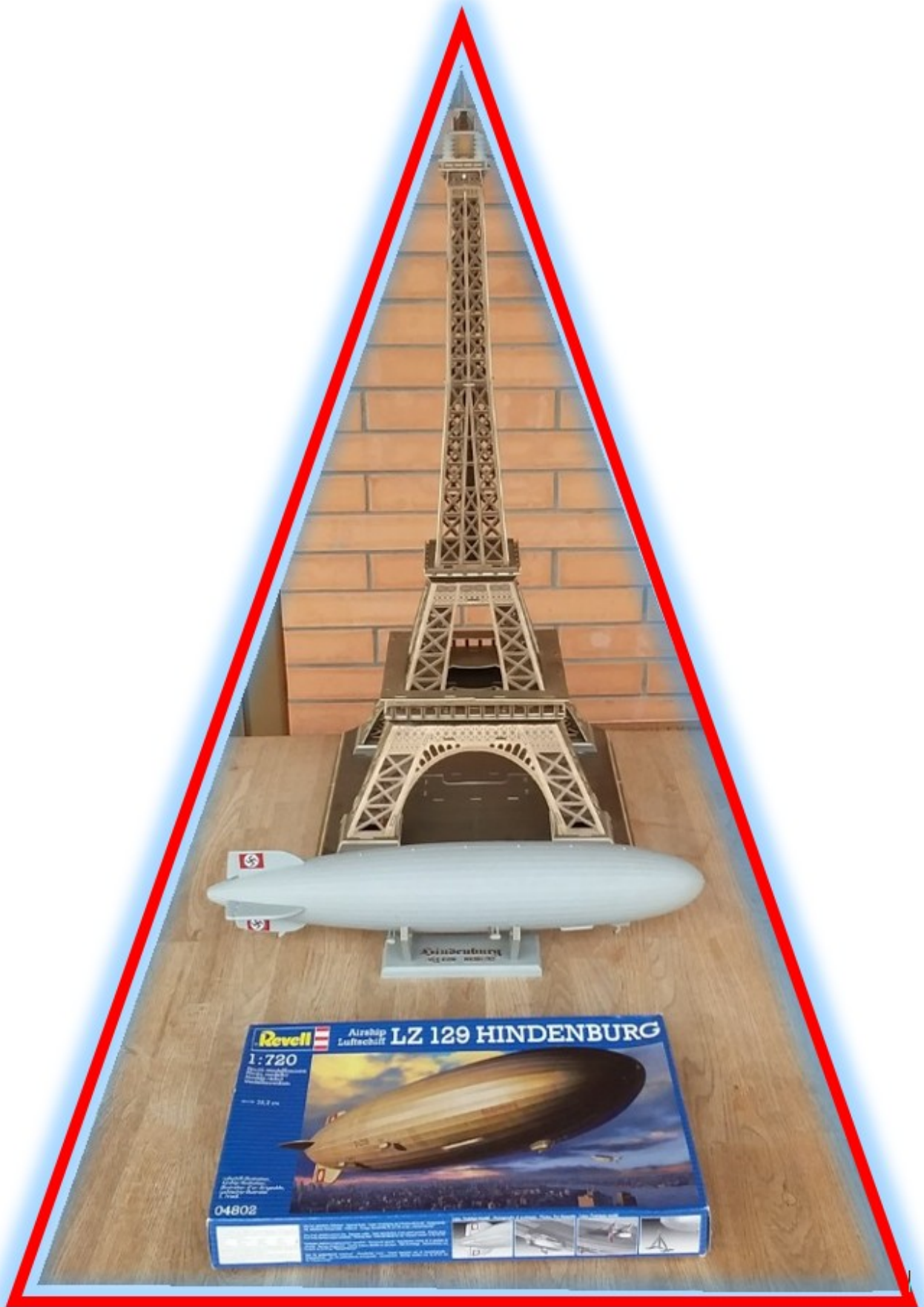
Proposée initialement par AMT en 1975 , cette belle maquette a à nouveau été produite en 2014 pour la plus grande joie des amateurs de sujets originaux. Et il est toujours possible de pouvoir se la procurer? par exemple [ici](#).

Concernant la swastika ornant les dérives du dirigeable, la version 1975 de l'Oncle John en était dépourvue car la

reproduction de celle-ci est toujours formellement interdite en Allemagne (même pour les miniatures). L'Oncle John a donc dû se procurer ses swastika sur le marché « parallèle » afin de pouvoir respecter la vérité historique.

MAQUETTE REVELL DU LZ-129 HINDENBURG





La maquette Revell du Hindenburg est réalisée à l'échelle du

1/720ème. Produite 20 ans après le modèle AMT il s'agit aussi d'une belle reproduction mais évidemment plus petite. Son montage s'avère toutefois nettement plus difficile que le modèle AMT car certaines pièces sont minuscules. Au final, la maquette AMT propose toutefois un meilleur rendu selon l'avis de l'Oncle John, le plastique du modèle Revell étant trop brillant et trop lisse à son goût. Vous remarquerez que sur l'illustration de la boîte, Revell a omis de reproduire sur les dérives arrières du dirigeable la swastika interdite ainsi que sur les décalcomanies fournies. L'intérêt de cette maquette réside dans son échelle. En effet, il existe, à la même échelle, le paquebot Titanic. Celui qui désire remplir sa vitrine de sujets catastrophes pourrait réaliser les deux, le Titanic des mers et le Titanic du ciel, deux géants au destin funeste... Si après la catastrophe du Titanic on a continué à construire des paquebots, la fin tragique du Hindenburg a par contre signé l'arrêt définitif de l'exploitation commerciale des dirigeables pour le transport de passagers. Dommage car si l'on proposait aujourd'hui à l'Oncle John une traversée de l'Atlantique dans un tel paquebot du ciel, il serait sûrement partant, d'autant plus que le service à bord des Zeppelin était de première classe.

Voici un film captivant qui retrace le dernier vol du Zeppelin LZ-129 Hindenburg en 1937 avec des témoignages de rescapés :

Un document exceptionnel, le film original de la catastrophe dans lequel on entend la voix remplie d'émotion du reporter qui assiste impuissant à la tragédie. Ce document est d'autant plus significatif que c'était la première fois dans l'histoire qu'une grande catastrophe était filmée et commentée en direct :

Ironie du destin et compte tenu de son gigantisme, les croix gammées qui ornaient les dérives de l'engin furent probablement les plus grandes jamais réalisées sous le régime

nazi. Prémonitoire ?

Enfin, pour ceux qui désirent approfondir le sujet, voici un lien très complet qui nous renseigne sur l'histoire et les caractéristiques techniques du dirigeable Hindenburg. Pour cela, [cliquer ici](#) (nouvelle page).

La semaine prochaine, l'Oncle John vous racontera la suite de la grande aventure Zeppelin. En attendant, faites de beaux rêves ...