

Contele Zeppelin și balonul său

Începuturile unui tânăr aventurier

Într-o zi de vară a anului 1838, la 8 iulie, se naștea lângă Constanț (Elveția), în casa părinților săi **Ferdinand von Zeppelin**. A primit o educație atentă, profesorul său, un seminarist, acordând atenție și exercițiilor pentru minte și celor pentru trup. Micului Ferdinand îi plăceau științele naturii și cele tehnice, dar și înota, călărea sau vâslea.

Văzând pasiunea fiului său pentru științele tehnice, părinții au hotărât să îl înscrie la liceul din Stuttgart. După absolvirea cursurilor, el a terminat și școala politehnică din același oraș. Ulterior, urmând tradiția nobiliară germană, a fost înscris la școala de război din Ludwigsburg, dobândind gradul de sublocotenent. Curând i s-au remarcat calitățile ingineresti, așa că a fost trimis la corpul de geniu de la Ulm.

Zeppelin nu era pasionat numai de tehnică, ci avea și spirit de aventurier. După izbucnirea *Războiului de Secesiune* din Statele Unite ale Americii, el a cerut concediu, s-a îmbarcat pe un vas ce traversa Atlanticul, ajungând peste ocean. Aici s-a înrolat în rândurile armatei nordiste, dând dovadă de mult curaj și scăpând de multe ori ca prin urechile acului de inamic, grație calităților sale fizice, dobândite după ani de înot, și minții sale agere.

În timpul operațiilor militare, armata americană a Nordului a folosit baloane captivate pentru misiuni de observare asupra pozițiilor inamice. Acestea l-au fascinat pe tânărul german, atras tot mai mult de înălțimi și de dorința de a le face accesibile omului.

După ce *Războiul de Secesiune* s-a încheiat cu victoria nordiștilor, **Ferdinand von Zeppelin** s-a întors în patrie, dar nu pentru a se odihni. În 1866 a izbucnit războiul dintre Prusia și Austria, în care, bineînțeles, s-a implicat. Era să își piardă viața, dar și de această dată calitățile sale de bun înotător l-au salvat de la moarte.

Câțiva ani mai târziu, alt răzbi a izbucnit în Europa: cel dintre Prusia și Franța. Comandând o patrulă de cavalerie din Wurtemberg, căpitanul conte Ferdinand von Zeppelin a pătruns destul de adânc în liniile franceze, tăind legăturile de comunicație.

În sfârșit, după încheierea conflictului, contele a trecut la activități pașnice. O perioadă a fost ambasadorul ducatului de Wurtemberg, apoi, la 52 de ani, s-a dedicat științei, vechea sa pasiune. Era hotărât să construiască un balon dirijabil. Încercări mai fuseseră făcute, dar cu rezultate destul de modeste. Unii oameni de știință ai vremii, cum ar fi fizicianul **Herman von Helmholtz**, spuneau chiar că este o imposibilitate fizică să urnești din loc un balon de dimensiuni mari.

Dirijabilul uriaș decolează!

Având nevoie de mulți bani pentru punerea în practică a proiectului său, Zeppelin a bătut la multe uși de oameni bogați, dar fără niciun folos. A hotărât și își prezintă planul și Ministerului de Război, care putea folosi balonul în scopuri militare. Inițial, acesta și-a dat acordul, mai ales că fizicianul Helmholtz și-a schimbat părerea, spunând că o încercare trebuie făcută și că ar exista șanse de izbândă. Fizicianul a murit și, din cauza sumelor mari cerute și a opoziției altor oameni de știință, propunerea lui Zeppelin a căzut.

Cel care înfruntase primejdiile și moartea de atâtea ori nu s-a lăsat descurajat și a hotărât că invenția sa, folositoare umanității, poate fi realizată cu sprijinul oamenilor obișnuiți. A înființat o societate anonimă, a primit un teren la Manzell de la suveranul Wurtembergului și s-a apucat de treabă. Era anul 1899.

Zeppelin, care avea acum gradul de general, a pornit bătălia inginerească. A ales pentru construcție un lac pentru ca atunci când va ieși din hangarul ancorat la unul din capete (deci care se mișcă în direcția vântului) rezistența opusă suprafeței uriașe a acestuia să fie cât mai mică.

În 1900, *primul balon* era gata. Avea o lungime de 128 de metri și o lățime de 11 metri. Corpul balonului era împărțit în 17 compartimente, în fiecare fiind un balon separat, umplut cu hidrogen. Astfel, în caz că unul dintre baloane se spargea, celelalte puteau să facă sigură continuarea zborului. Sub corpul dirijabilului se aflau două gondole din aluminiu, metal ușor, cu pereți dubli, încărcate cu apă, care foloseau drept balast. Cele două gondole comunicau între ele. Urcarea, coborârea și zborul propriu-zis se făceau cu ajutorul motoarelor cu benzină.

În ziua de 2 iulie 1900, emoțiile erau mari printre constructorii balonului. Acesta urma să dovedească faptul că ideea lui Zeppelin nu era nebunească și că munca lor nu fusese în zadar. Tensiunea sporea pe măsură ce pregătirile se apropiau de sfârșit. Pe la șapte și jumătate seara, o sută de soldați au tras balonul afară din hangar. Zeppelin a dat ordinul de pornire, elicele au început să se învârtască, vârful balonului s-a ridicat și, în aplauzele frenetice ale mulțimii, balonul a prins a zbura. A plutit o vreme împotriva vântului, a urcat apoi până la o altitudine de aproximativ 400 de metri, după care a aterizat. Pe la miezul nopții, obosiți, dar entuziasmați de reușită, membrii echipei au băgat aeronava la adăpost în hangar. Fusese o victorie, umbrită doar de unele distrugerii datorate proastei manevrări la intrarea în hangar.

Neînfrântul Zeppelin

Până în octombrie, balonul a fost reparat. Era gata un nou test, pe care l-a trecut cu brio: a zburat cu o viteză mare pentru acea vreme, de 9 metri pe secundă.

Zeppelin era însă hotărât să construiască un balon și mai rapid. A apelat din nou la banii opiniei publice, cu rezultate modeste. A făcut însă eforturi mari și a mai construit un balon. Soarta acestuia a fost tristă: la 17 ianuarie 1906 a fost prins într-o furtună și, ajuns la sol, a fost distrus de vijelie. Amărăciunea constructorului era cu atât mai mare cu cât accidentul dădea apă la moară adversarilor proiectului, care spuneau că balonul nu putea să plece sau să aterizeze decât pe apă. Zeppelin, obișnuit cu încercările vieții și având o fire dârză, nu s-a lăsat bătut. A construit un nou balon, cu sprijinul celor care credeau în el.

La 9 octombrie 1906, *noul balon* se avânta spre albastru cerului, în fața unei mulțimi impresionante de oameni, între care se aflau suveranii Wurtembergului și curtea. În două ore, balonul a străbătut 94 km, conducătorii săi, Zeppelin însuși și inginerul Durr, pilotându-l și împotriva vântului. A doua zi, balonul a zburat din nou, cu o viteză și mai mare: 55 km pe oră. Conte Zeppelin era nespus de fericit, dar dornic să își îmbunătățească invenția. Un an întreg a lucrat la perfecționarea balonului său, înainte de un nou zbor.

După ce, în toamna anului 1907, balonul lui Zeppelina zburat în mai multe rânduri, contele s-a înfățișat în fața unei comisii parlamentare, informând-o despre invenția sa. Comisia, impresionată, a hotărât să-și însușească brevetul pentru invenția contelui.

Un inventator pentru eternitate

Lucrurile păreau să meargă din ce în ce mai bine. *Alt zeppelin*, al patrulea, avea dimensiuni impresionante, cu o lungime de 132 de metri, un rezervor de benzină de 2000 de litri, capabil să susțină cele două motoare Diamler de 110 de cai putere pentru un zbor de 30 de ore. Cu acest balon a avut loc o nouă călătorie, la 4 august 1908, de la hangarul de la Friederichshafen până la Mainz și apoi la Stuttgart. Deși a avut câteva probleme tehnice, dirijabilul a aterizat cu bine, spre încântarea pasagerilor săi.

După ce s-a asigurat că balonul este în ordine și bine ancorat, Zeppelin și echipa tehnică au plecat spre binemeritata odihnă. În timpul nopții însă o cumplită furtună a făcut praf balonul. După atâția și atâția ani de muncă, eșecuri, perseverență și victorii, munca lui Zeppelin se transformase într-un morman de fiare ruginite, cenușă și fum.

Catastrofa nu a curmat eforturile contelui. A reușit să strângă din nou bani, șase milioane și jumătate de mărci. Baloanele sale au fost însă folosite nu numai pentru transportul de călători, ci și pentru scopuri militare, așa cum prevăzuse creatorul lor. Zeppelin a murit la 8 martie 1917, în plin război mondial, după ce asistase la performanțele militare ale invenției sale. Raidurile baloanelor sale aduseseră groază locuitorilor Angliei.

După încheierea războiului, un alt balon, numit *Z.R.III*, a decolat în dimineața zilei de 12 octombrie 1924 de la Friederichshafen. S-a înălțat maiestuos către cer, plecând către vest. A traversat cu bine Atlanticul. deși a avut parte de o vreme potrivnică, cu furtuni puternice. După 78 de ore, balonul a aterizat cu bine la New York, străbătând fără escală 8200 km.

Gloria baloanelor nu a ținut foarte mult. Erau prea mari și aveau un defect destul de grav: se aprindeau prea ușor. În plus, armata era mult mai încântată de noile avioane, care nu erau atât de vizibile ca zeppelinele. Dirijabilele și-au încheiat existența după dispariția creatorului lor, deși au mai fost construite câteva. Cucerirea văzduhului are însă multe de datorat vizionarului conte german.

Știați că...

... în 1909, armata germană a cumpărat primul zeppelin? Până la începutul războiului, numărul dirijabilelor a crescut la 7. În total, pe parcursul ostilităților au fost folosite 115 dirijabile, din care 77 au fost distruse sau avariate grav.

... primul raid german cu zeppeline a avut loc la 6 august 1914, asupra orașului belgian Liege? În ianuarie 1915 au început raidurile asupra Marii Britanii, prin bombardarea localităților Yarmouth și King's Lynn. Primul atac asupra Londrei a fost la 31 mai 1915, ucigând 28 de oameni și rănind alți 60. Raidurile asupra Marii Britanii au încetat în iunie 1917.

... balonul numit *Graf Zeppelin* a înconjurat Globul în 20 de zile? El avea cabine pentru pasageri, săli pentru ca aceștia să ia masa în cele mai bune condiții și saloane pentru a-și petrece plăcut timpul?