

Les Potins d'Uranie

Zepp de ligne

AL NATH

Le final du film est une des séquences d'anthologie du cinéma: perché sur un gratte-ciel, un énorme primat se bat contre des biplans venus pour l'achever. L'animation et les effets spéciaux de «King Kong» (1932-1933) restent parfois méconnus à leur juste valeur. Le réalisme du tournage original fut en effet atténué dans certaines de ses versions pour être en conformité avec le Code de Production du cinéma américain édicté en 1934.

Sur une musique de Max Steiner (déjà!), le travail de Merian C. Cooper et surtout de WILLIS H. O'BRIEN force l'admiration pour la qualité obtenue. A cette époque, les truquages se faisaient sans technologie avancée et sans cette informatique omniprésente qui rend aujourd'hui la distinction de plus en plus difficile entre les images virtuelles et le cinéma authentique.

L'«Empire State Building (ESB)» de New York qu'escalada King Kong perdit son titre de plus haut bâtiment du monde (443m) dans les années 1970 où il fut supplanté par les tours jumelles du «World Trade Center» situées aussi sur l'île de Manhattan (mais qui ont depuis perdu le titre en faveur de la Tour Sears de Chicago et des Tours Petronas de Kuala Lumpur, suivant le critère de hauteur utilisé et sans parler du 11 septembre 2001...¹).

La construction de l'ESB débuta en 1929, quelques semaines avant le crack boursier de Wall Street (non loin de là). Lors de son ouverture en 1931, les con-

ditions économiques étaient encore si déprimées et l'espace qu'il offrait si difficile à louer que le bâtiment fut surnommé l'«Empty» [vide] «State Building». Seule la popularité immédiate de ses observatoires le sauva de la banqueroute et il reste l'un des lieux les plus visités de la planète.

Il fut à l'origine conçu avec 86 étages (sur la terrasse desquels se retrouvent de nos jours la plupart des touristes), mais une tour de 46m de haut fut rajoutée. Selon certains, celle-ci devait servir de mât d'ancrage pour les fameux dirigeables Zeppelin ce qui est invraisemblable comme nous allons le voir. Actuellement, elle sert surtout d'émetteur de radio et télévision vers la ville et les quatre états voisins.

Une sacrée épopée que celle de ces dirigeables Zeppelin! Et une tragique destinée aussi avec la catastrophe survenue le 6 mai 1937 à la Lakehurst Naval Air Station² où l'incendie du «Hindenburg/LZ129» marqua le déclin d'une époque et d'une technique de transporteurs que d'aucuns avaient vus pleins de promesses.

Certes on peut concéder que la fin du «Hindenburg» aurait été évitée si les Etats-Unis avaient accepté de fournir de l'hélium (dont ils détenaient le monopole) en quantité suffisante pour ces engins, ce qu'ils refusèrent à cause de son importance stratégique et des hostilités



Cette illustration de 1931 montrant un dirigeable et l'«Empire State Building» est peut-être à l'origine de la légende de l'amarrage des «Zeppelin» en haut du bâtiment. Le dirigeable est probablement le «Graf Zellepin/LZ127» ou le «Los Angeles» – aussi fabriqué par Zeppelin (LZ126) et vendu aux Etats-Unis – montré ici en perspective près du sommet du gratte-ciel.

de la seconde guerre mondiale que l'on pressentait proches. L'hélium est en effet un gaz inerte, alors que l'hydrogène utilisé était hautement inflammable et imposait des conditions drastiques de sécurité.

¹ L'organisme international qui certifie les bâtiments élevés, le *Council on Tall Buildings and Urban Habitat* a établi en 1997 quatre classifications possibles: la hauteur au sommet structurel ou architectural (Tours Petronas), la hauteur à l'étage occupé le plus élevé (Tour Sears), la hauteur au sommet du toit (Tour Sears) et enfin la hauteur au sommet de l'antenne (World Trade Center de New York).

² Dans le New Jersey à la latitude de Philadelphie.

Même si elle n'est pas élucidée et donne encore lieu à diverses polémiques, la catastrophe de Lakehurst sonna le glas de l'ère des grands dirigeables transporteurs de passagers. La seconde guerre mondiale et tous les progrès qui furent accomplis alors pour l'aviation – et les technologies associées – l'enterrèrent définitivement. En effet, si l'utilisation de l'hydrogène rendait ces engins par trop fragiles, ceci ne fut pas la seule raison qui devait limiter leur carrière – quoiqu'en disent les nostalgiques.

Posons la question à l'inverse de ce qui est fait usuellement: pourquoi les dirigeables – et les Zeppelin en particulier – ont-ils provoqué tellement d'engouement par rapport à l'aviation naissante? Tout simplement parce qu'ils étaient incomparablement plus stables, qu'ils allaient plus haut, plus loin, et pouvaient emporter plus de passagers ou de fret. Toutes ces qualités les rendaient évidemment intéressants non seulement à des fins militaires, mais aussi pour des expéditions en tous points du globe et pour ceux qui déjà envisageaient à l'époque les transports de 'masse' rapides et dans des conditions de confort appréciables³. Les Zeppelin opérèrent des liaisons régulières à grande distance.

Mais les dirigeables étaient de gros balourds, aux opérations compliquées de décollage et surtout d'amarrage, très sensibles au vent vu la portée de celui-ci sur la structure volumineuse. Quand on a pu apprécier⁴ la complexité de ces manœuvres dans la pratique, ainsi que les conditions d'embarquement et de débarquement des passagers, il est impossible

de comprendre comment ces engins auraient pu s'attacher au sommet de l'«Empire State Building»...

Le «Hindenburg», le Luftschiff Zep-
pelin/LZ 129, était un véritable colosse
offrant à ses passagers tout le luxe qu'ils
pouvaient espérer à l'époque dans ce
paquebot des airs à la sécurité extrême-
ment stricte.

Les chiffres d'abord: 245m de lon-
gueur, 41,2m de diamètre (ou haut com-
me un bâtiment de 15 étages), une su-
perficie de cabines de 400m², une
surface d'enveloppe de 28000m² un poids
au départ de 200 tonnes dont une char-
ge utile de 30 tonnes, un volume de gaz
de 200000m³, quatre moteurs diesel
Daimler de 1050 CV, une vitesse de poin-
te de 135-140km/h, et enfin une autono-
mie de 16000km.

Il reçut sa certification du Ministère
de l'Air du III^e Reich le 19 mars 1936. Il
accomplit son voyage le plus long, Fran-
kfurt – Rio de Janeiro (21-25 octobre
1936), en 112 heures environ, soit
11278km à la vitesse moyenne d'environ
102km/h. Son voyage le plus rapide, La-
kehurst-Frankfurt (10-11 août 1936), fut
couvert en 43 heures environ, soit
6732km à une vitesse moyenne (par rap-
port au sol) de 157km/h. On disait donc à
l'époque qu'il lui fallait en gros deux jours
pour traverser l'Atlantique Nord⁵. Pour
son dernier voyage, le «Hindenburg» par-
tit de Frankfurt le 3 mai 1936 avec 97 per-
sonnes à bord (dont 36 passagers). Au to-
tal 62 personnes survécurent à la
catastrophe (dont 23 passagers).

On peut obtenir une idée de ce
qu'était ce «Hindenburg» en visitant le
Zeppelin Museum à Friedrichshafen sur
la rive nord du Lac de Constance (Bo-
densee) où un fragment de l'aéronef a
été reconstitué à l'échelle 1/1. La visite
vaut la traversée du lac en ferry depuis
Romanshorn.

Les outils de navigation utilisés sur
les Zeppelin, et sur le «Hindenburg» en
particulier, avaient bien sûr fortement
évolué depuis les caravelles de Cristò-
bal Colòn qui amenèrent celui-ci au
Nouveau Monde⁶. Les boussoles et sex-
tants étaient perfectionnés, mais la ra-
dio, donc la radio-navigation, avait fait
son apparition. On trouve ainsi des men-
tions enthousiastes⁷ d'une liaison radio
entre Chatham (Massachusetts) et le
LZ129 au cours de son deuxième vol
d'essai, soit des échanges sur une dis-
tance de 7000 km environ. Le «Hin-
denburg» était équipé de toute une gam-
me d'appareils, dont plusieurs spécifi-
quement consacrés à la radio-naviga-
tion, basée sur la triangulation
d'émetteurs au sol.



Sextant moderne équipé pour la vision de
nuit et distribué par la firme Celestaire (<http://www.celestaire.com/>). Savoir manipuler les
sextants est toujours recommandé en notre
époque de GPS omniprésent.

Les sextants servant à la navigation
céleste (positionnement à partir des as-
tres) y avaient toujours leur place. Nous
en avons d'ailleurs encore vu qui étaient
opérationnels dans les années septante
sur des quadricoptères traversant l'At-
lantique Sud. De nos jours, et malgré les
développements du «Global Positioning
System» (GPS – positionnement à partir
de satellites), la connaissance de la ma-
nipulation des sextants est toujours re-
commandée comme sécurité en cas de
panne de l'appareillage GPS ou d'autres
problèmes. Les astres restent le recours
ultime.

*Ferdinand, Graf von Zeppelin (Conzanz,
1838 – Berlin, 1917). Officier, puis industriel,
il se consacra à la construction de ces
dirigeables auxquels il laissa son nom. Le
premier vola en 1900.*



³ Début 1937, le «Graf Zeppelin/LZ127» avait déjà transporté plus de 13000 passagers en de nombreux voyages autour du globe (il en fera près de 600), des chiffres impressionnants pour l'époque. Des commandants de dirigeables comme le Capitaine HUGO ECKENER jouissaient d'une popularité digne de celle des premiers astronautes (avec défilés sous confettis à New York, etc.). Certains avaient d'ailleurs proposé ECKENER comme Chancelier du Reich...

⁴ Voir, parmi bien d'autres, les trois ouvrages mentionnés en bibliographie: ARCHBOLD & MARSCHALL (1994), MEYER (1996) et TITTEL (1997). Voir aussi le film «The Hindenburg» (1975) de ROBERT WISE avec notamment GEORGE C. SCOTT et ANNE BANCROFT, qui offre une hypothèse de travail (et une version hollywoodienne) sur la fin du colosse. Pour l'aspect militaire durant la première guerre mondiale, voir par exemple le film «Zeppelin LZ36» (1971) d'ETIENNE PERIER avec notamment MICHAEL YORK et ELKE SOMMER.

⁵ Il fallait plus de quatre jours aux paquebots «Normandie» et «Queen Mary» qui se disputaient alors le «Ruban Bleu» (record de vitesse) sur l'Atlantique Nord – mais avec plus de 2000 passagers...

⁶ Voir Baiona et les Indiens, «Orion» 59/2 (2001) pp. 23-25.

⁷ Notamment par HERBERT LENNARTZ, «Radio News», août 1936.

Les technologies propres aux avions allaient donc se développer et permettre à ceux-ci d'atteindre des altitudes et des vitesses de plus en plus élevées, des autonomies de plus en plus grandes, et des capacités de charges utiles de plus en plus volumineuses (ou de plus en plus de passagers). Tout ceci est bien connu et il est inutile de s'y attarder. Voir par exemple, pour l'aviation civile, les accomplissements du Concorde, les projets de l'Airbus A380 et les volumes et masses transportées par les gros Antonov ou autres modèles similaires hérités de l'Aeroflot soviétique.

De nos jours, et malgré des tentatives de renouveau de la firme Zeppelin Luftschifftechnik GmbH⁸, l'utilisation des dirigeables reste confinée à des tâches très spécifiques: certains travaux de transport, le maintien en poste fixe de longue durée d'une plateforme observationnelle ou publicitaire, de même que la surveillance silencieuse d'une zone plus ou moins étendue.

Si on voulait développer une nouvelle discipline qu'on appellerait «aéro-ethnologie», dans le sens de l'ethnologie

d'aéronefs, on pourrait y inclure cette image d'une race de dinosaures régnant dans les airs au début du siècle, mais cédant le pas au tiers de celui-ci à une race certes plus petite initialement, mais plus agile, plus diversifiée et intégrant au mieux les avancées technologiques des époques qu'elle traverse. Cela rappelle des choses ...

AL NATH

Bibliographie

ARCHBOLD, R. & MARSCHALL, K. 1994, *Luftschiff Hindenburg und die grosse Zeit der Zeppeline*, Bechtermünz Verlag, Augsburg, 230 pp. (ISBN 3-86047-911-3)

MEYER, P. 1996, *Luftschiffe – Die Geschichte der deutschen Zeppeline*, Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 172 pp. (ISBN 3-7637-5951-4)

TITTEL, L. 1997, *LZ129 «Hindenburg»*, Zeppelin-Museum, Friedrichshafen, 80 pp. (ISBN 3-926162-55-4)

⁸ Voir par exemple «<http://www.zeppelin-nt.com/>» et le dernier chapitre de l'ouvrage d'ARCHBOLD & MARSCHALL (1994).