



## La tragedia del Hindenburg

El Gran Zeppelin en 1928 realizó su primera travesía, era el dirigible más famoso de todas las épocas, tenía más de cien mil metros cúbicos de volumen. Esta era la aeronave que proyectaba el anciano inventor de los dirigibles, Ferdinand Zeppelin, que era llamado por la mayoría de sus contemporáneos el loco del lago Bondesse, pero que la muerte no le dejó construir. El primer Zeppelin desplazaba 11.300 metros cúbicos y un par de motores con unos pocos H.P. El Graf Zeppelin era un gigante confrontado con su antecesor. Tenía exactamente 1 05.000 metros cúbicos y motores de 2.700 caballos de fuerza.



El Graf Zeppelin fue reemplazado por un dirigible aún más gigantesco y poderoso. Se trataba del LZ 129, mejor conocido como el "Hindenburg". Tenía un tamaño dos veces mayor que el Zeppelin.

Mayo 6 de 1937. El "Hindenburg" se hallaba frente a las costas norteamericanas. Transportaba 36 pasajeros y 60 tripulantes, bajo el mando del capitán Pruss. También viajaba Lehmann a bordo. Hacía dos meses que el "Hindenburg" estaba en servicio. En ese lapso había efectuado treinta y cuatro vuelos interoceánicos sin novedad.

El capitán Lehmann no comandaba el dirigible en esta oportunidad, sino que estaba comisionado para una importante y trascendental misión: iba como representante de la compañía Armadora Alemana de Dirigibles, para las conversaciones relativas a las exportaciones de helio por parte de los Estados Unidos.

Una vez que hubiera logrado dicho convenio, no se producirán más catástrofes debidas a la explosión del hidrógeno. El enorme dirigible se encontraba ya próximo a las costas estadounidenses. En la aeronave todo se hallaba en calma, los pasajeros dormían. Tan sólo uno había quedado en el salón, escribiendo a máquina. En la cabina de mando y en el cuarto de radio continuaba la actividad.

El comandante, oficiales y personal se hallaban en sus puestos, consultando los mapas y atendiendo los partes meteorológicos. El telegrafista cambiaba mensajes en todo momento. Los mecánicos vigilaban los motores. En su camastro estaba recostado el capitán Lehmann, el más famoso comandante de zeppelines. Este era un día triste para él, como los anteriores, su único hijo había muerto hacía un par de semanas.

El "Hindenburg" sobrevolaba Lakehurst, el 7 de mayo. La ciudad estaba cubierta por una tormenta. El comandante esperaba que ésta terminara de una buena vez antes de amarrar el dirigible. En el aeropuerto se encontraban centenares de automóviles y millares de personas que querían ver el descenso de la aeronave más grande del planeta. En la aeropista también se encontraba el capitán Rosendhal, comandante del dirigible "Los Angeles", que se hallaba en el hangar, aguardando para recibir al capitán Lehmann, con quien había realizado muchos viajes en el Graf Zeppelin.

Aproximadamente a las 15:00 horas se transmitía la posición del "Hindenburg", que se encontraba sobrevolando Nueva York. A las 16:30 llegó a destino. La tormenta aún cubría el aeropuerto. El dirigible se vio obligado a esperar casi una hora antes de poder efectuar las maniobras de aterrizaje. Aunque aún quedaban algunas nubes de lluvia, los vientos empujaban la tormenta hacia el norte. A las 17:15, desde una altura de ochenta metros, los cables de anclaje fueron echados. La aeronave pudo ser amarrada en la pista a las 17:21.



Los capitanes Pruss y Lehmann se encontraban en la cabina de mando junto con otros oficiales, todos ellos veteranos en el manejo de los dirigibles. Sus órdenes eran precisas. Las máquinas fueron cada vez más sus estrepitosos ruidos. El pasaje se hallaba en el gran salón observando por las ventanillas, preparados para el descenso. Algunos rezagados se habían quedado en sus camarotes, cerrando sus valijas.

Otros tripulantes prefirieron observar el amarre; entre ellos, el famoso barman Max Schultze, quien no sólo era un excelente conocedor de bebidas sino que, además era el custodio de la “Cabina para fumadores”, que se encontraba herméticamente cerrada y aislada en la parte trasera del bar. Cuando alguien abandonaba la cabina, Max tenía orden de revisarlo para que no saliera de allí con el cigarrillo prendido. Tal vez Schultze pensaría que pronto no correrían más el riesgo de explotar súbitamente, ya que el capitán Lehmann convencería a los americanos de levantar las restricciones de importación del helio.



Con palabras calmas y frías, el locutor de radio Herben Morrison estaba grabando su crónica acerca de la llegada del Hindenburg, la gigantesca aeronave zepelín, mientras ésta avanzaba hacia la torre de amarre, en la estación naval de Lakehurst, en Nueva Jersey. Morrison sabía que existían pocas posibilidades de que su crónica fuera transmitida por radio; después de todo, se trataba sólo de un vuelo de rutina y no habla nadie famoso a bordo de la nave.

-Ya han sido lanzadas las cuerdas, que ahora están en poder de los numerosos hombres que trabajan en el campo de aterrizaje -dijo Morrison- Los motores traseros de la nave le retienen lo suficiente para mantenerla...

Entonces, de pronto, la suave voz del locutor se quebró en un grito: ¡Se está incendiando! La explosión se produjo a las cinco y veinticinco de la tarde. Todo comenzó con un sacudón que estremeció todo el dirigible. ¿Qué ocurría? ¡El “Hindenburg” se incendiaba!

Primero hubo una detonación; luego apareció un pequeño parpadeo de fuego, en la parte posterior del gigantesco globo de gas, que eso era el Hindenburg. Luego estalló una especie de cortina de fuego incandescente que se extendió de golpe a toda la aeronave. Las palabras de Morrison se convirtieron en un balbuceo incoherente, mientras se dejaba caer sentado, impotente, a contemplar la catástrofe que se desarrollaba ante sus ojos.

-Esto es terrible... Las llamas se elevan 150 metros hacia el cielo... Está todo cubierto de humo y de fuego... Y ahora, esos pasajeros...

Desde la nave en llamas comenzaron a caer figuras empequeñecidas por la distancia, mientras Morrison sollozaba:

-Voy a colocarme en un sitio desde donde pueda verlo todo. Yo..., yo... amigos, voy a tener que suspender mi grabación durante un momento. Esto es lo más horrible que yo haya presenciado nunca. Es una de las peores catástrofes del mundo.



El grito de ¡Sálvese quien pueda! resonó entre los pasajeros. En la cabina de mando se intentaba desesperadamente hacer descender a la aeronave en llamas los últimos setenta metros que la separaban de tierra. La misma pérdida de hidrógeno por la combustión fue la que hizo que el dirigible, en breves instantes se hubiera quemado la mitad, precipitándose la popa hacia el suelo. La cabina de mando y los compartimentos ocupados por los pasajeros aún permanecían a diez metros sobre la tierra. Algunos pasajeros se arrojaban por las ventanas. Como había llovido, el lodo amortiguaba las caídas.

La cabina chocó y los compartimentos rebotaron debido a los resortes del tren de aterrizaje, para volver a caer definitivamente la nave convertida en una antorcha. En tan sólo treinta y dos segundos ocurrió la tragedia. Jamás se supo la causa que la provocó. En medio minuto, el "Hindenburg", orgullo de la aviación mundial, quedó transformado en un informe montón de hierros retorcidos y humeantes.

Trece pasajeros perdieron la vida instantáneamente. Un operario del aeropuerto murió aplastado por el dirigible. Veintiuno de los sesenta tripulantes murieron. Hubo muchos heridos. Los capitanes Pruss y Lehmann fueron trasladados hacia el hospital, con graves quemaduras. Ellos habían sido los últimos en arrojar de la cabina.

Cuando Morrison reanudó su grabación, apenas unos segundos más tarde, el desastre estaba virtualmente consumado. La aeronave, que constituía el orgullo de la Alemania de Hitler, era ya una masa de escombros incandescentes.

Era el 6 de mayo de 1937; hasta entonces, el Hindenburg era conocido como la mayor aeronave que se hubiese construido nunca, y al mismo tiempo como la más segura. Con imperturbable regularidad, la nave se había abierto paso a través de las lluvias, las tormentas y la niebla a lo largo de todo el Atlántico. Medía 252 metros de largo, 38 metros de alto y transportaba en su vientre (debajo de casi 2'128,000 metros cúbicos de hidrógeno altamente inflamable) con lujoso confort a 35 pasajeros.



El Hindenburg había terminado por convencer al mundo sobre su seguridad, después de anteriores desastres sufridos por aeronaves norteamericanas y británicas; con el Hindenburg, se decía, la era de los viajes en aeronave se abría definitivamente y estaba destinada a perdurar. El ingenio y la eficacia de los alemanes habían superado todos los peligros.

Emst Lehmann, primer comandante, viajaba en la nave como ayudante del capitán, Max Pruss; charlando con un pasajero, le dijo: "No se preocupe usted, amigo. Los zepelines nunca tienen accidentes". Y el mayor Steward Howard Kubis le dijo a otro de los viajeros: "Nosotros, los alemanes, no bromeamos con el hidrógeno."



Las medidas de seguridad eran estrictas. A los pasajeros les fueron confiscados las cerillas y los encendedores en el momento de subir a bordo de la nave. Las pasarelas de acceso fueron cubiertas con goma, a fin de evitar que se produjera alguna chispa; los tripulantes que trabajaban en reas potencialmente peligrosas usaban botas de fieltro y trajes de asbesto desprovistos de broches metálicos. Además, la presión del aire en los camarotes era suficiente para expeler cualquier escape de hidrógeno.

Alrededor de las 4 de la tarde, el Hindenburg se acercó por primera vez a Lakehurst; pero a Pruss no le gustó el aspecto que presentaban algunos nubarrones oscuros, de tormenta, y fiel a la tradición del zepelín de no correr ningún riesgo innecesario decidió postergar el aterrizaje. Dos horas después, las nubes de tormenta se habían disipado y en la nave comenzaron los preparativos para lo que, en principio, se presentaba como un aterrizaje de rutina. Incluso se devolvieron a los pasajeros sus encendedores y cerillas. El oficial radiooperador Willy Speck alcanzó a comunicar al Graf Zeppelin, la nave hermana del Hindenburg, que el aterrizaje se había realizado sin novedad. Entonces fue cuando se produjo el desastre.

Pruss se mantuvo ante los controles hasta que la cabina tocó tierra; estaba malherido, pero no de manera tan grave como Lehmann, a quien encontraron luego entre los escombros murmurando una y otra vez: "No lo puedo entender." Lehmann se aferró a la vida durante dos días más; justo antes de morir, se le preguntó: -¿Qué fue lo que causó el incendio?

Sólo consiguió contestar una palabra, la última que dijo: "Relámpago... Pero en ese mismo momento un gesto de perplejidad cruzó por su rostro, como si dudara de su propia conclusión.

En total, en el desastre murieron 20 tripulantes, 15 pasajeros y un miembro del personal de tierra; una docena de otras personas resultaron malheridas. Pero, milagrosamente, los otros 97 ocupantes de la aeronave escaparon ilesos.

Los investigadores oficiales se mostraban más perplejos que nadie, a la hora de determinar la causa del holocausto; pero la mayor parte de ellos sostuvo que el incendio se produjo por un fenómeno de carga eléctrica en la atmósfera.

Treinta y cinco años más tarde, el escritor Michael Mac Donald Mooney, en su libro Hindenburg, afirmó que el desastre tuvo un culpable: un miembro de la tripulación, el joven mecánico Eric Spehl. Mooney reveló que Spehl, instigado por su amante, una militante anti-nazi, colocó una bomba incendiada a bordo del Hindenburg. El artefacto estaba preparado para estallar después de que la aeronave se hubiese posado en Lakehurst y todos los pasajeros hubieran desembarcado, pero Spehl no pudo prever la demora causada en el aterrizaje por las dificultades que presentaba el clima.

Varios miembros de la tripulación se mostraron inclinados a creer que el incendio fue provocado por un sabotaje, destinado a mellar el prestigio de la Alemania de Hitler.

Antes del desastre, hubo premoniciones o avisos de que éste iba a producirse de manera inminente. El embajador alemán en Washington recibió una carta que le advertía de la existencia de una bomba a bordo de la aeronave; antes de la partida del Hindenburg desde Frankfurt, uno de sus oficiales parece que solicitó permiso para despedirse de su esposa "por última vez"; una vidente advirtió a otro de los oficiales que moriría en el incendio de una aeronave.



Nadie sabe aún si el desastre fue causado por el sabotaje o por una desgracia fortuita; pero una cosa sí es cierta: la desaparición del Hindenburg significó también el final de la más magnífica y suntuosa forma de aeronavegación que el mundo haya conocido.

Desde todos los rincones del mundo llegaron condolencias por las víctimas. Esa noche, el número de muertos ascendió a treinta y seis. El capitán Lehmann se reunió definitivamente con su hijo.

Originalmente, el Hindenburg debía haber sido llenado de helio, pero el embargo militar que los Estados Unidos ejercían sobre Alemania obligó a los ingenieros a modificar el diseño y usar hidrógeno para elevar la nave, un gas muy inflamable. Debido a que el hidrógeno tiene cuatro veces más capacidad para levantar pesos que el helio, se pudieron añadir más compartimentos para pasajeros durante la construcción. Los alemanes tenían experiencia en el uso de hidrógeno para aeronaves, así que el hecho de dejar de usar helio no les causó ninguna alarma. Conociendo los peligros de usar hidrógeno, los ingenieros pusieron en práctica numerosas medidas de seguridad para evitar que fugas del gas provocaran incendios, y trataron la envoltura del dirigible para que no se acumulara electricidad estática y saltaran chispas. Tenían tanta confianza en su capacidad para manejar hidrógeno, que los ingenieros alemanes incluyeron una sala para fumar en el Hindenburg.

El 6 de mayo de 1937, a las 19:25, el Hindenburg se prendió fuego y quedó destruido al completo en menos de un minuto, mientras efectuaba maniobras de amarre en la Estación Aeronaval de Lakehurst en Nueva Jersey, EE.UU., tras haber cruzado el Atlántico. A pesar de la fama del desastre, de las 97 personas que había a bordo, sólo 35 murieron.

Al día siguiente, la Comisión del Senado de los Estados Unidos aprobó la decisión de levantar las restricciones de exportación de helio.

**Fuente:** <http://www.editorialbitacora.com/armagedon/hilden/hilden.htm>  
<http://wings.avkids.com/Libro/Vehiculos/advanced/blimps-01.html>  
<http://www.afn.org/~afn42211/genealog/sterner/hindenburg/>  
[http://es.wikipedia.org/wiki/Dirigible\\_Hindenburg](http://es.wikipedia.org/wiki/Dirigible_Hindenburg)  
<http://www.portalplanetasedna.com.ar/dirigible03.htm>