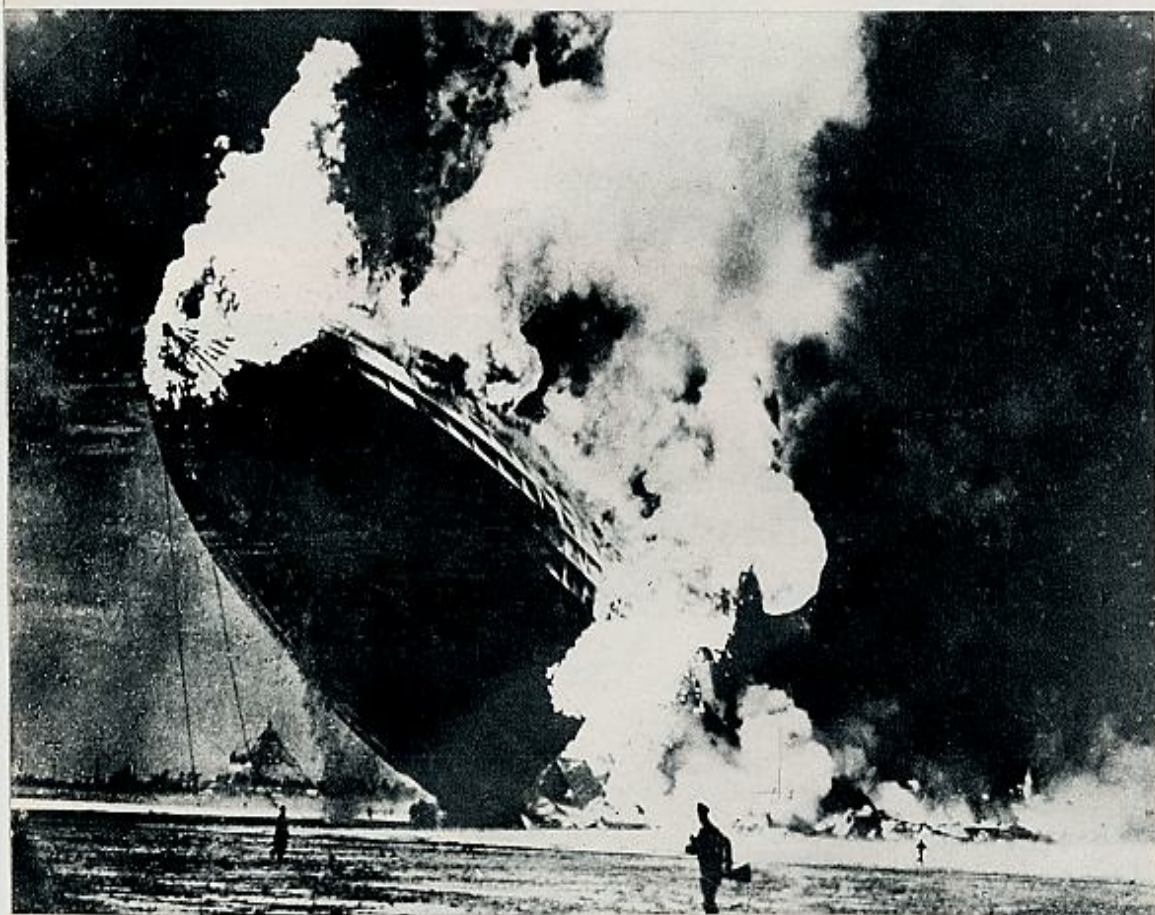


A LOS TREINTA AÑOS DEL INCENDIO DEL "HINDENBURG"

# LA VUELTA DE LOS DIRIGIBLES

LINEAS REGULARES PARA 1970



las «salchichas», que todavía fueron utilizados durante la segunda guerra mundial para proteger los aeropuertos militares contra las ráfagas de metralla a baja altura. Suspendingas de cables, sirvieron de barrera anticazas. A partir de aquel momento, el avión reinaba y el dirigible entraba en el museo.

Hoy día, varios constructores admiten que el dirigible ha sido abandonado demasiado rápidamente. La tecnología moderna, estiman, ha levantado la mayor parte de los obstáculos contra los que se estrellaban los ingenieros de antaño. Bien utilizado, el dirigible podría rendir inapreciables servicios al mundo moderno. El hidrógeno ha sido sustituido por el helio, un gas ininflamable, y las frágiles armazones de madera por estructuras metálicas ultrarresistentes y muy ligeras. Las envolturas, también, pueden ser realizadas fácilmente con materiales sintéticos indeseñables e inalterables. La propulsión puede ser asegurada por turbinas que cumplen perfectamente su función, y el profesor americano Francis Morse ha llegado incluso a efectuar el estudio completo de un dirigible propulsado por un reactor nuclear.

Si es lento, el dirigible tiene las

Con el incendio del «Hindenburg» pareció terminar la era de los dirigibles. La moderna tecnología abre nuevas esperanzas para el uso de los dirigibles en el transporte comercial, con precio inferior al de los aviones de transporte.

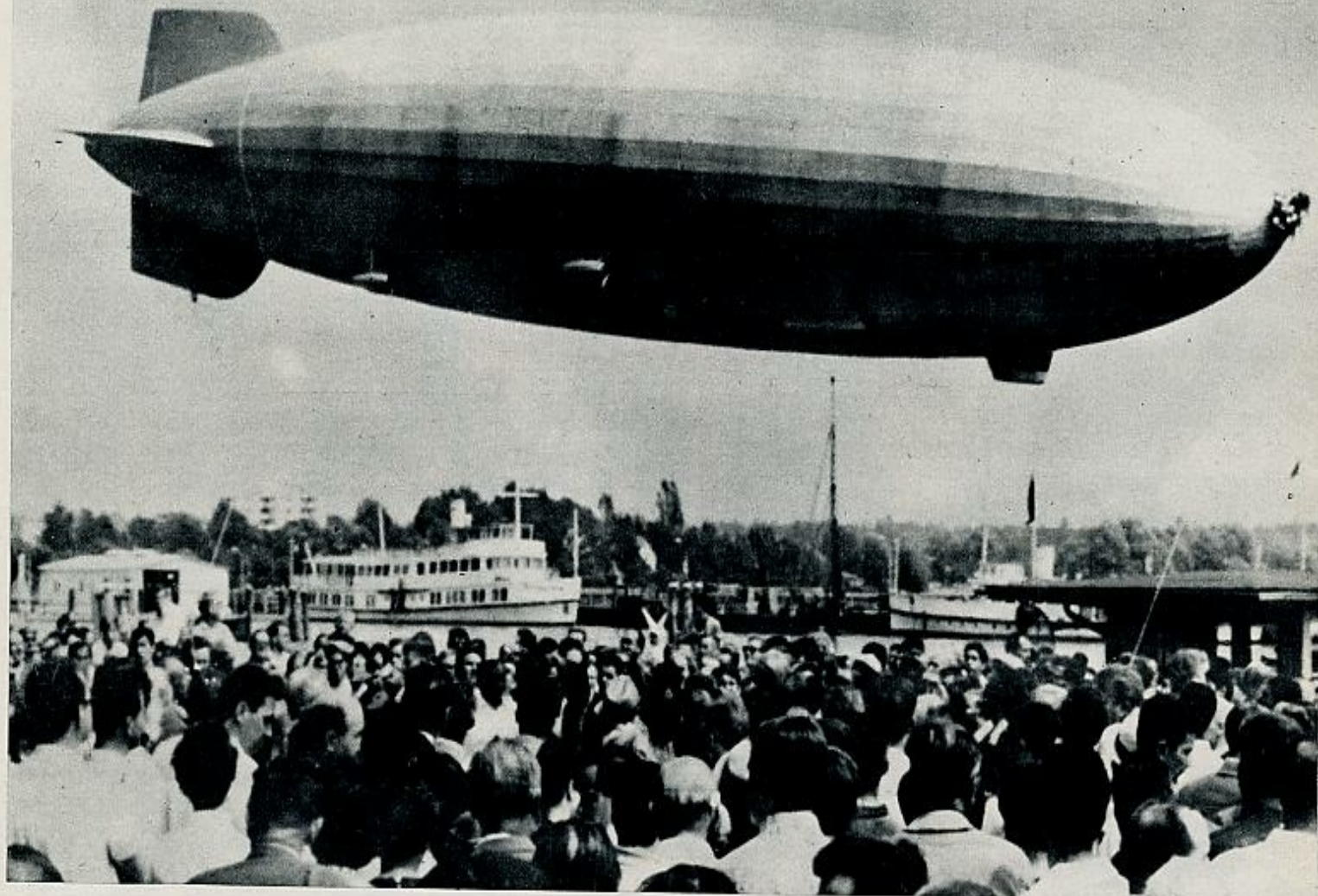
**U**N enorme dirigible efectúa actualmente sus primeros ensayos sobre el aeródromo de Santa Mónica, en California. Olvidado desde hace más de treinta años, este medio de transporte vuelve de forma notable, atrayendo la atención de las oficinas de estudios de los constructores aeronáuticos. Al mismo tiempo que en los Estados Unidos, han aparecido nuevos prototipos en Alemania y en la Unión Soviética.

Fue en 1936, a raíz de la catástrofe de Lakehurst, cuando le llegó la hora del retiro al dirigible populari-

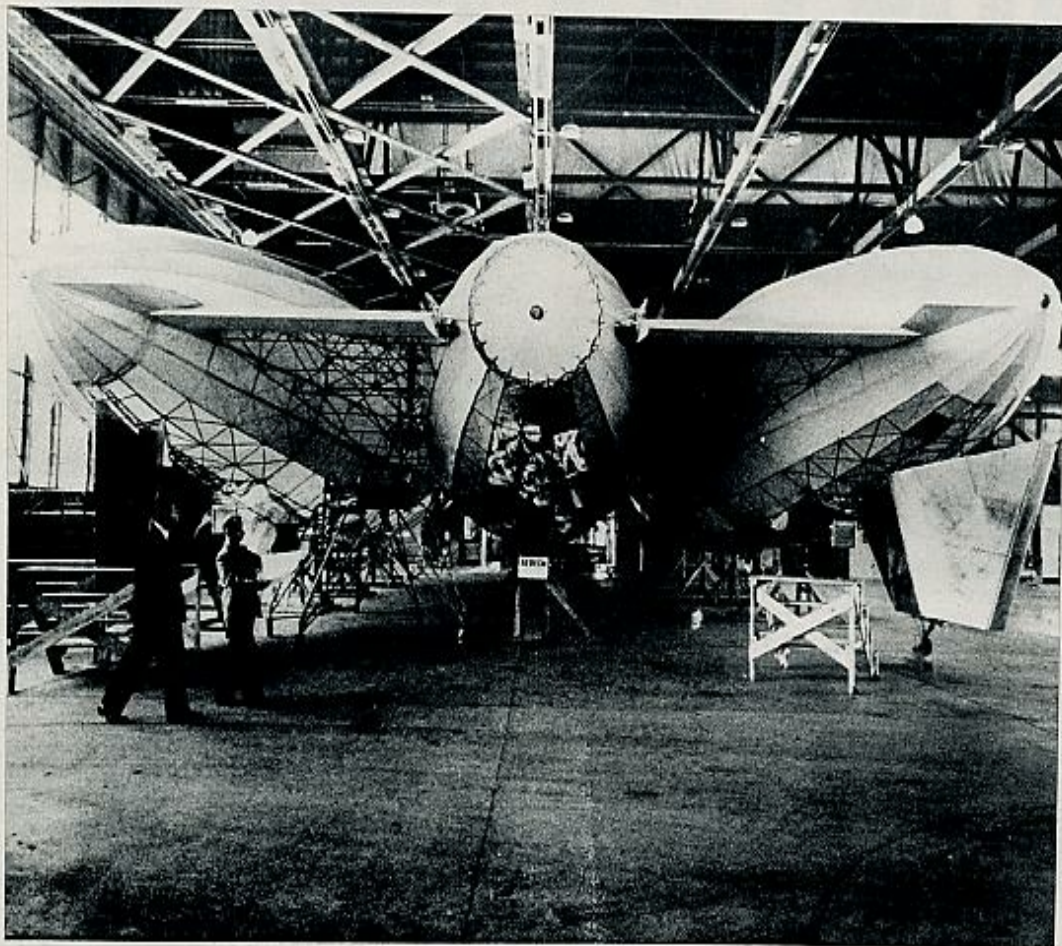
zado por el conde Ferdinand von Zeppelin. El «Hindenburg», orgullo de Alemania, acababa de atravesar el Atlántico, cuando, por una razón misteriosa, el fuego prendió en la sala de máquinas y se comunicó inmediatamente a la envoltura del globo, lleno de un gas altamente inflamable: el hidrógeno. El dirigible alemán se quemó completamente en menos de un minuto, llevándose con él todas las esperanzas de los que confiaban en la aerostática. Noventa y siete personas perecieron en el accidente y el público se apartó definitivamente del dirigible. No quedaron más que







Lleno de hielos, el dirigible «Conde Zeppelin», según una reproducción, surca el ciclo alemán para conmemorar el cincuenta aniversario de la muerte de su diseñador. Abajo, el «Aeron III» semejante a un enorme murciélago, es la prueba del interés del gobierno de los Estados Unidos por los nuevos prototipos de dirigibles.



mismas ventajas que las «péniches» de los canales franceses. Puede transportar enormes cantidades de flete de no importa qué material. Se burla de las distancias y sus precios desafían toda competencia. Se ha calculado que una tonelada transportada por dirigible cuesta hoy unas 2,50 pesetas por kilómetro recorrido mientras que el precio de la tonelada del flete por avión llega a más de diez.

Tales ventajas son evidentemente muy interesantes para países tan amplios como la Unión Soviética, Estados Unidos o China. Para una línea regular, las economías serían considerables. Poco costosos de construcción, los dirigibles no necesitan infraestructura en el suelo. Ni tampoco pista de despegue: el dirigible llega a una velocidad casi nula. Por lo tanto, es el medio ideal para el transporte «puerta a puerta», de una ciudad a otra. Todo esto ha animado al gobierno americano a favorecer la construcción de prototipos modernos. Si los ensayos son concluyentes, una compañía americana, la Aereon Corporation, tiene prevista una línea regular que cubriría del Atlántico al Pacífico para antes de 1970.

**JEROME PIETRASIK**

(Fotos: EUROPA PRESS y ARCHIVO)