

LOS DIRIGIBLES ARGENTINOS

Dirigible "El Plata".

José L. Alonso y Juan M. Peña

El Doctor José Luis Alonso es médico y conferencista. El Doctor Juan Manuel Peña es contador público.

Ambos son Magíster en Historia de la Guerra y han escrito artículos de investigación histórica en publicaciones nacionales y del exterior.

Han realizado en coautoría el libro La Guerra Civil y sus Banderas 1936-1939, Editorial Aguilar, Madrid, España, 2004.

Es poco conocido el hecho de que la Argentina tuvo dos dirigibles en los tiempos en que estas máquinas eran consideradas medios adecuados para ascensiones y entrenamiento aéreo, suplantados más tarde por la evolución inexorable de la técnica. Estas unidades dependían de la Aviación Naval de la Armada.

Promediando el año 1908, el Ministro de Marina, Onofre Betbeder, encomendó el estudio de la posibilidad del empleo de dirigibles para la exploración y patrullaje del estuario del Río de la Plata y de la costa de la Provincia de Buenos Aires al Teniente de Navío Pedro L. Padilla. Este sugirió la compra de tres dirigibles "Godard" de 3.000 metros cúbicos de gas, cuestión que fue primeramente aprobada y luego archivada, perdiendo la Armada la posibilidad de contar con una flota de dirigibles de última generación.

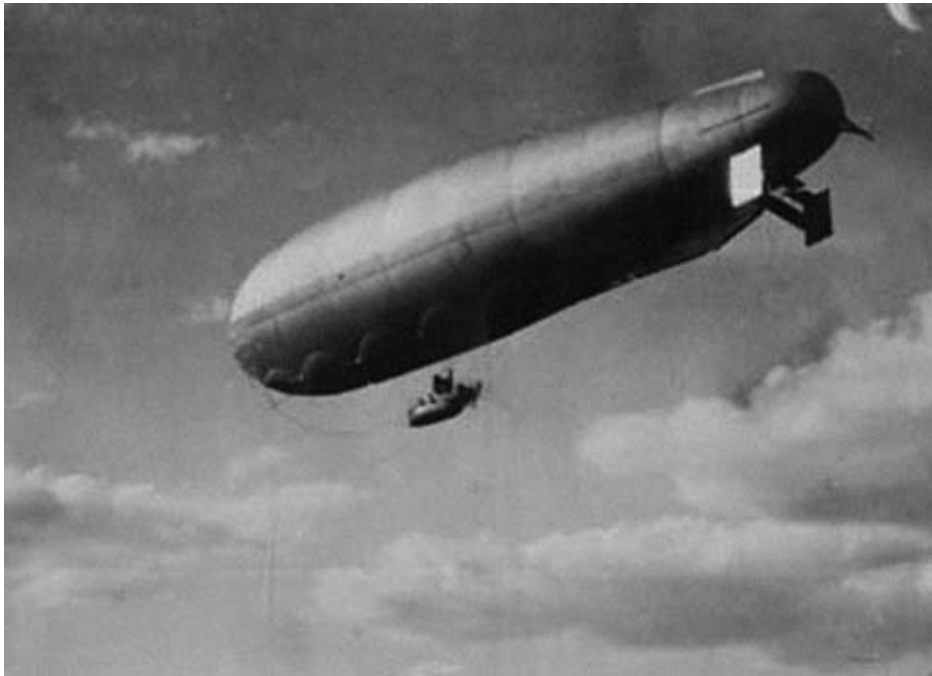
En el uso de estos dirigibles no se desdeñaba la posibilidad de que fueran utilizados como unidades de carga, correo y para llevar pasajeros.

El dirigible "El Plata" fue comprado en 1921 a la Compañía de Excursiones Aéreas. Esta compañía había sido fundada en 1920 por una figura importante de la vida porteña de aquellos tiempos, el barón italiano Antonio de Marchi, casado con una hija del Gral. Julio Argentino Roca. También constituyeron la empresa el señor Emilio de Marchi y otros italianos de la colectividad local. De Marchi fue pionero de las actividades aeronáuticas en el país y presidente de la Sociedad Sportiva Argentina, cuyo predio estaba ubicado en el actual Campo de Polo de Palermo, desde donde se hicieron numerosas ascensiones en globo en los primeros años del siglo XX.

La sociedad compró el dirigible como rezago de guerra. Era del tipo DE (dirigible esploratore) y realizó su primer vuelo el 6 de enero de 1921. El piloto fue el Teniente de Navío Ingeniero Edmundo Gaio, junto con el motorista Ingeniero Giovanni Rossi y el Teniente de Navío Giu-

*Boletín del Centro Naval
Número 831
SEP / DIC 2011*





Dirigible "Los Andes".

no Pouchan. El Teniente de Navío de la Armada Italiana Renato Strasser fue especialmente contratado durante el primer año de funcionamiento de la escuela, así como se enviaron a estudiar a Italia a dos alumnos de la misma: los alféreces Ardain y Pardal.

En 1922 se recibieron dos globos cautivos, comprados en Italia, del tipo BD y luego dos globos libres donde se realizaban ascensiones, todo material de origen italiano. Más tarde, a mediados de 1924, se decidió trasladar la Escuela a la localidad de Verónica, actual Base Aeronaval de Punta Indio.

Se hizo cargo de la Dirección de la Escuela el Teniente de Navío Ceferino Pouchan. Tras una serie de estudios de algunos alumnos, oficiales y suboficiales enviados a Italia a perfeccionarse en el vuelo de globos y dirigibles, a principios de 1926 se dictan cursos de Pilotos de Dirigibles y Ayudantes de los mismos. Se regulan las especialidades de apoyo, tales como motoristas, armadores de dirigibles, y se dicta un curso especial para estos últimos en 1928.



Dirigible argentino de 1928.

seppe Maricotti, los tres de nacionalidad italiana. Se incorporó en los primeros vuelos el Teniente de Fragata argentino Ceferino Pouchan. Esta compañía fracasó en sus objetivos y sus instalaciones, equipos y repuestos fueron vendidos a la Armada, lo que dio origen a la futura Escuela de Aerostación Naval.

Dicha Escuela fue creada el 19 de noviembre de 1921 y comenzó a funcionar en el Fuerte de Barragán, cercano a la localidad de Ensenada, bajo la dirección del Teniente de Navío Julio Zurueta, y como subdirector, fue nombrado el Teniente de Fragata Ceferino

El dirigible "El Plata", era también conocido por el "O-1" y posteriormente, en 1922, como el "DE-1" y también como "Alférez Sarmiento". Fue trasladado en vuelo al Fuerte Barragán pilotado por el ya mencionado Teniente Pouchan. Participó en el desfile militar del 9 de Julio de 1926 por sobre la Avenida de Mayo, Plaza del Congreso y Plaza de Mayo.

Otro dirigible fue comprado por la Comisión Naval destinada en Europa en enero de 1922 y fue gemelo del "O-1". Se lo bautizó "Los Andes", luego se lo llamó, en los años de 1924 a 1926, "O-2", para después denominarse "DE-2" y "Teniente Matienzo".

Los dirigibles tenían cuatro tripulantes y podían embarcar hasta seis pasajeros. Sus dimensiones eran 60 metros de largo, por 17 metros de alto y diez metros de ancho. Ambos aparatos se llenaban con 3.600 metros cúbicos de gas hidrógeno cada uno, y eran impulsados por dos motores FIAT Colombo de 120 HP cada unidad. Esto les permitía llegar a una velocidad máxima de 90 km/h y tener 18 horas de autonomía, sustentando 2,8 toneladas.

Llevaban equipo completo de instrumental de vuelo, equipo meteorológico y comunicaciones inalámbricas. Tenían costillas de duraluminio y en una barquilla tipo bote podían caber el piloto, un ayudante y hasta cinco a seis pasajeros o carga equivalente.



Barquilla dirigible.

Su período de uso fue entre los años 1921 y 1929. Llevaban como identificación en la parte delantera un escudo circular con los colores argentinos y el ancla de la Armada en color negro. El palo de amarre de estos gigantes del aire se mantuvo frente a la Casa de Oficiales de la Base Aeronaval de Punta Indio, sirviendo además de mástil a su bandera.

Poco a poco la actividad de los dirigibles se fue reduciendo. La acción cada vez más intensa de los aviones los fue desplazando, no se renovaron ni repuestos ni unidades. En enero de 1930, un fuerte temporal destruyó totalmente al dirigible "DE-2" o "Los Andes", y dañó el hangar. Al mismo tiempo, se recibieron en ese año dos globos libres tipo "ECA" y dos globos cautivos tipo "BD", de origen británico en ambos casos.

A fines de este año, dejó de funcionar el otro dirigible "DE-1" o "El Plata" y, de este modo, no prestaron más servicios los antiguos dirigibles navales, que tuvieron una actuación de casi apenas una década. Para esta fecha terminó su período de vida útil la Aerostación Naval.

BIBLIOGRAFÍA

Lironi, Julio Víctor, La Aerostación argentina y sus precursores, Buenos Aires, 1958.

Harguindeguy, Pablo, Contraalmirante Contador, Historia de la Aviación Naval Argentina, 2 tomos. Comando en Jefe de la Armada. Buenos Aires. 1980.