

¿Qué mejor
transporte,
para
ecosistemas
aún intactos,
que la nueva
generación de
'zepelines'?



El dirigible tiene grandes ventajas tecnológicas.

BARCOS DEL AIRE PARA LA SELVA

Dirigibles, vehículo limpio y barato

POR ERNESTO GUHL NANNETTI
DIRECTOR INSTITUTO QUINAXI

Hace unos cien años, los científicos, los exploradores y los financistas estaban atrincherados en dos bandos irreconciliables. A lo largo y ancho de los países europeos y en Estados Unidos se discutía enardecidamente, incluso en ocasiones con violencia, entre los que defendían la navegación aérea en vehículos más livianos que el aire y aquellos que abogaban por el uso de equipos más pesados que el aire.

La historia del vuelo se había iniciado, dejando respetuosamente de lado a Icaro, con el globo de aire caliente de los Mongolfieri, en 1783, y siguiendo esta línea se habían dado los más maravillosos, extravagantes y pintorescos diseños de gigantescos barcos del aire para los usos más variados. También se produjeron toda clase de ficciones literarias en las que los "aerostatos" tuvieron un papel estelar. Tal vez las más conocidas de estas aventuras escritas son las de Julio Verne, que exaltó los viajes en globo sin dejar de lado, tal vez la prudencia, alguna aventura en un "más pesado", como la de Robur el Conquistador, que era como un capitán Nemo de los ciclos.

La llegada del siglo XX, que había de ser el de lo concreto y lo práctico, catalizó las fantasías de volar y las convirtió en inventos. En cuanto a los "más pesados", los avances de los pioneros, que tuvieron antecesores tan ilustres como Leonardo Da Vinci, culminaron con el vuelo, "brinco" diríamos hoy, de los hermanos Wright, en el *Kitty Hawk*, a partir del cual se inició la brillante e ininterrumpida carrera que nos ha llevado a los veloces y gigantes aviones de hoy, que forman parte de nuestra vida cotidiana, y que se enrumba hacia los viajes interplanetarios.

PASAJEROS FELICES

La línea de los "más livianos" se asentó con fuerza en los países europeos y en especial en Alemania. Entre los pioneros se encuentran nombres como los de Charles Green, los hermanos Tissandier y el brasileño Santos Dumont, que hicieron avances importantes para hacer realidad el sueño de volar. El conde Zeppelin construyó enormes dirigibles que, como su nombre lo dice, podían maniobrase y seguir una ruta a diferencia de los globos, que estaban a merced de las corrientes de aire. En 1900, se inauguró el "Zeppelin No. 1" que, como sus hermanos, aprovechaba la capacidad de flotación de gases

como el helio y el hidrógeno para sostenerse en el aire, y desplazarse a 30 Kph. En 1914 se habían construido 25 unidades, algunas de las cuales alcanzaron los 60 Kph.

Se construyeron dirigibles cada vez más grandes, rápidos y lujosos para viajes transatlánticos y para otros usos como la vigilancia. El *Graf Zeppelin* cruzó el Atlántico más de un centenar de veces sin el menor incidente, llevando felices y alegres pasajeros que oían conciertos de piano y bebían champaña suspendidos suavemente sobre el océano.

También otros países construyeron barcos del aire rígidos como los gigantes *Akron* y *Makon* de la Marina de Estados Unidos, los "Blimps" de la Good Year que hoy día se usan para diversos propósitos. El punto culminante de estos desarrollos fue la puesta en servicio del "Hindenburg" en 1936, un gigante del aire de más de 200m de longitud, que podía viajar sobre el Atlántico con 72 pasajeros a bordo, como un lujo nunca imaginado.

Pero ya las diferencias y las sombras que conducían a la Segunda Guerra se proyectaban sobre el globo y fue así como los estadounidenses, que tenían el monopolio de la fabricación del helio, que daba capacidad de flotación a los dirigibles y que no era inflama-