

# Los Gigantes del cielo

ROBERTO PLA  
Comandante de Aviación

[http://www.aire.org/  
pla@aire.org](http://www.aire.org/pla@aire.org)

El paso del tiempo ha relegado a las páginas de la historia situaciones y eventos que habríamos deseado contemplar. Sin duda debió ser un espectáculo majestuoso ver acercarse lentamente a uno de los grandes dirigibles al mástil de atraque. El inmenso volumen desplazándose lenta y majestuosamente mientras los pasajeros saludaban desde la cubierta, el personal de tierra acudía a recoger los cabos y el público saludaba desde el suelo a los afortunados pasajeros de la nave voladora.

Cabría pensar que se extinguieron como los dinosaurios, arrinconados por cuestiones prácticas o económicas, pero si hoy seguimos el rastro de los grandes dirigibles por la red encontraremos que no solo siguen volando dirigibles, sino que hay proyectos de transporte que combinan las nuevas tecnologías y tendencias con el uso de grandes dirigibles.

Aunque se considera a Jean-Baptiste-Marie Meusnier como el gran precursor de la idea de un globo elipsoidal y por tanto más aerodinámico, allá por 1785, no sería hasta 1852 en que el inventor francés Giffard dotaría a este invento de un motor realizando el que puede considerarse primer vuelo con motor de la historia aeronáutica.

En 1874, mientras convalecía de un accidente de equitación, el conde Ferdinand Von Zeppelin empezó a concebir una idea. Fuese por desarrollar un servicio aéreo mundial de trans-

porte de pasajeros y correo o pensando en sus posibles usos militares, ya en aquella temprana fecha plasmó en papel lo que serían los elementos principales de sus naves gigantes futuras: la estructura de anillos, las bolsas independientes de gas y el entelado externo. Por aquellas fechas el gran problema que separaba estas ideas de la realidad era la necesidad de contar con un motor adecuado.

A principios del siglo XX, en España, los mas grandes talentos de la ingeniería también aplicaban sus mentes al diseño de dirigibles. Durante 1905, Torres Quevedo dirige la construcción del primer dirigible español. Su ayudante en esta tarea es el capitán Alfredo Kindelán. Los trabajos se realizan en Guadalajara donde radica el Servicio de Aerostación Militar del Ejército, desde 1896. El resultado es el dirigible, "España", que realiza numerosos vuelos y que no debe confundirse con otro posterior de idéntico nombre que el Ejército adquirió en 1910 a la casa francesa ASTRA, con la que también colaboraría Torres Quevedo.

Otra mente ilustre de la Aeronáutica, insigne caballero y militar fue Emilio Herrera Linares, que fundó y dirigió la primera escuela superior de aerotécnica, el túnel de experimentación aerodinámica de Cuatro Vientos y diseñó el primer traje espacial, entre otras cosas. Herrera fue un apasionado de los dirigibles. A esta pasión de quien ocupó importantes cargos, atribu-

yen algunos el retraso que sufrieron en nuestro país las líneas comerciales basadas en aeroplanos. Realizó con Torres Quevedo un dirigible transatlántico, al que llamaron "Hispania", y que llegó a alcanzar el estado de patente, con objeto de realizar desde España la primera travesía aérea del Atlántico. Diversos problemas de apoyo y financiación demoraron el proyecto. En 1919, la travesía fue realizada con éxito por vez primera por un dirigible británico, y nuevamente en 1921 por el famoso dirigible alemán Graff Zeppelin, que completó el viaje Sevilla-Buenos Aires, alcanzando la noticia una gran repercusión mundial.

En octubre de 1928 Herrera tomo parte como pasajero en el vuelo del Graff Zeppelin desde Friedrichshafen a Nueva York. En el mismo vuelo iban cinco españoles entre los que se encontraba el Infante Alfonso de Orleans.

Con 245 metros de longitud y 41,18 metros de diámetro, el dirigible de pasajeros alemán Hindenburg (LZ-129) era la aeronave más grande que jamás surcó los cielos. Los vuelos comerciales del Hindenburg, junto con el Graff Zeppelin, abrieron las primeras rutas aéreas transatlánticas, transportando centenares de pasajeros en viajes de miles de millas antes de que quedase destruido en un trágico accidente el 6 de mayo de 1937 en Lakehurst. Este accidente dio prácticamente por finalizada la era de los grandes dirigibles de pasajeros. Sin embargo otros grandes dirigibles siguieron surcando los cielos. Los Americanos, que usaban Helio en lugar de Hidrogeno en sus dirigibles continuaron usando los tres que poseían para apoyo de la Navy: U.S.S. Los Angeles, U.S.S. Shenandoah y el U.S.S. Akron.

Hoy en día el sueño de los grandes dirigibles continua vivo. Además de los usos publicitarios, de los que podemos encontrar numerosas trazas en la red, encontramos propuestas como

**AIRSHIP** Introduction

**Purpose**

- To provide information concerning lighter-than-air craft.
- To serve as a hub to related sites.
- To act as a starting point to your own investigations.

I try to keep my website current though other commitments may prevent me from so doing. Please let me know if any link or address that has changed so I may keep the information listed here current.

Feedback is always welcome. I try to answer all questions or refer them to others.

**Notice**

The AIRSHIP website has grown substantially since its inception in Spring 1995. This site features a navigation sidebar at the left of each page so readers can see the site's structure and quickly access the section they desire.

The addresses of the individual pages may change over time. Please bookmark "http://spot.colorado.edu/~dziadeck/airship/htmls/introduction.htm". Thank you for visiting.

**The Airship**

This site was created, written, and is maintained by John Dziadecki © 1995-2001. Images will credit out the author's name in the copyright of the magazine. Additional web content is welcome! Please send comments, suggestions and possible links to [John.Dziadecki@colorado.edu](mailto:John.Dziadecki@colorado.edu)

The information contained in this website is intended for educational purposes only. This page last updated 31 October 2001.

- Announcements
- Articles
- Discussion Lists
- Documentaries
- FAQ
- General Info
- History
- Lists
- Graphics
- Manufacturers
- Models
- Museums
- News
- Newsletters
- Organizations
- Research Tools
- Resources Centers
- Statistics
- United States
- World Sites
- Zippers

<http://spot.colorado.edu/~dziadeck/airship/htmls/introduction.htm>  
Airship Un buen inicio en cualquier tarea de documentación sobre dirigibles

Larry's  
**U.S. Navy Airship  
Picture Book**

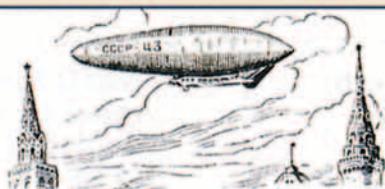


Enjoy the complete and fascinating story of the U.S. Navy's experience flying rigid blimps from 1914 to 1956. In any case you can't read this, you can listen to it on our blog. Maybe our blimp pictures and stories will be some of your most treasured memories.

[Click Here to Start Your Blimp Tour](#)

Visit the Zeppelin Blog site you also like to see it here.

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/1022/>  
USN Blimps 1954-1956, Larry Rodrigues veterano del servicio de posguerra (2° G.M.), nos habla de aquellos dirigibles y de aquellos tiempos (en inglés).



**Tsiolkovsky's Rigid Airships**  
Диризаблн Цю.ковскогo



<http://members.nbc.com/aeronautic/tsiolk/>. Konstantin Tsiolkovsky,  
Visionario y pionero de la Aeronáutica y la Astronáutica

**WHOSE IS THIS PROPOSAL?**

Well, that's myself. I was born in Madrid, Spain, more than three decades ago. After fourteen well spent years at a christian school, I started my aeronautical studies at the university: Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica de la Universidad Politécnica de Madrid. Today, I am not an aeronautical engineer but I am still pursuing my dream of a great rigid airship for passengers and cargo. You can e-mail me at [fejlmer@telefonos.es](mailto:fejlmer@telefonos.es).

**¿DE QUIÉN ES ESTA PROPUESTA?**

Bueno, es soy yo. Nací en Madrid, España, hace más de tres décadas. Después de catorce años bien empleados en un colegio cristiano, comencé mis estudios de aeronáutica en la universidad: en la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica de la Universidad Politécnica de Madrid. Hoy en día no soy ingeniero aeronáutico pero todavía sigo persiguiendo mi sueño de un gran dirigible rígido para pasajeros y carga. Mi dirección de correo electrónico es [fejlmer@telefonos.es](mailto:fejlmer@telefonos.es).

<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Lab/3580/>  
El Príncipe del Cielo. Un sueño de un joven español

la de CargoLifter, un dirigible de carga ideado para transportar objetos pesados o muy voluminosos a largas distancias. El dirigible, patrocinado nada menos que por la compañía IBM, tendrá una longitud de 260 metros y será capaz de transportar cargas de 160 toneladas a distancias de hasta 10.000 kilómetros, alcanzando una velocidad de entre 80 y 125 kilómetros por hora. Esto permitirá, por ejemplo, el transporte de cargas pesadas entre Europa y América del Sur en solo cinco días, lo que implica un considerable ahorro de tiempo con un coste reducido y rendimiento elevado ya que un metro cúbico de helio ininflamable permite transportar un kilogramo de carga útil y no se consume. Un avión en cambio consume un kilogramo de combustible por kilogramo de flete de Europa a Asia.

En España tampoco falta quien mantenga vivo el sueño de Herrera y Torres Quevedo. Juan Luis Huerta Martín es un madrileño de treinta años que ha diseñado el "Príncipe del Cielo" un proyecto de dirigible gigante de pasajeros cuya historia, planos y detalles podemos encontrar en la red.

### The Hindenburg Disaster -

What happened in Lakehurst? 27 photos



New York / Lakehurst, May 6th 1937, 7 pm.

The "Hindenburg" has come all the way from Europe - a luxurious flying hotel, faster than any ship. Now it is going to bring its passengers back down to earth.

But all of a sudden, the pride of the Third Reich bursts into flames. In a matter of seconds, the largest airship ever built turns into an infernal ball of fire.

Even now, 60 years later, surviving eye witnesses cannot forget the horrible smell of burning flesh that lingered in the air. 35 people died in the flames - and nobody knew why. Was the "Hindenburg" disaster the result of sabotage, committed by opponents of the Nazis regime? Was the airship struck by a bolt of lightning? Or was one of the most devastating accidents in aviation history nothing but a curiously placed coincidence?

While the world press followed the investigation into the cause of the accident closely, the German public was left in the dark. The cause had no interest in exposing flaws in German technology. Consequently, rumours spread. The mystery surrounding the disaster has never been resolved - until now. In many years of research, a NASA scientist at Cape Canaveral has discovered the real cause. Whether the hydrogen in the hull was a bomb was to blame, but a special fabric for the outer skin that, when heated, turns into a disaster.

[Next Photo](#)

[Last Photo](#)

Play Video:

[QuickTime](#)

[RealVideo 56+](#)

[RealVideo 28.8](#)

<http://www.vidicom-tv.com/tohiburg.htm>  
El desastre del Hindenburg en fotos y vídeo.

**AIRSHIP: D's Zeppelin Page**

---

Original Zeppelin Photographs

- [LZ127 Graf Zeppelin](#)
- [LZ129 Hindenburg](#)
- [U.S.S. Los Angeles](#)
- [U.S.S. Shenandoah](#)
- [U.S.S. Akron](#)

---

Original Zeppelin Documents

- [Hindenburg Advertising Brochure](#)

Brochure about Airship travel distributed by the Deutsche Zeppelin-Reedere.

- [Drummond-Hay Letter](#)

Letter, posted on board Hindenburg on ship's letterhead, from New York Times reporter Lady Drummond-Hay to [Clara Adams](#), looking forward to meeting again as "companions in adventure when the next zeppelin is completed." The letter is dated May 8, 1936 (almost a year to the day before the Hindenburg disaster on May 6, 1937).

<http://www.airships.net/>  
La historia del Zeppelin

### OTROS ENLACES

- <http://www.nlhs.com/hindenburg.htm>  
Navy Lakehurst Historical Society. En la Estación Aeronaval de Lakehurst ocurrió el accidente del Hindenburg.
- <http://www.zeppelin-museum.de/firstpage.en.htm>  
Zeppelin Museum Friedrichshafen
- <http://www.craftair.com/delacierva/diriespa.htm>  
El Dirigible "España"
- <http://torresquevedo.hispalinux.es/>  
Leonardo Torres Quevedo
- <http://perso.wanadoo.es/daga/delacierva/herrera.htm>  
Emilio Herrera Linares (Granada 1878 - Ginebra 1967)
- <http://www.goodyear.com/us/blimp/>  
Goodyear Blimps
- <http://wings.ucdavis.edu/Libro/Vehicles/intermediate/blimp-ps-01.html>  
Dirigibles K8AIT
- <http://www.americanblimp.com/military.htm>  
American Blimp Corporation
- <http://www.geocities.com/CapeCanaveral/9614/tommy/blimp.htm>  
La destrucción del N501LP
- <http://www1.ridgecrest.ca.us/~jpiri/>  
West Coast Blimps & Electronics. Suministros para construir y controlar sus propios dirigibles.
- <http://www.skyworks.com.au/>  
Skyworks Systems Ltd. Fotografía aérea desde dirigibles miniatura
- <http://www.airship.freemove.co.uk/>  
Airship Image Library
- <http://www.kiosk-online.de/home/DEacsc01/zeppelin.html>

- Ferdinand Von Zeppelin
- [http://www.hammacher.com/gift\\_sea.htm](http://www.hammacher.com/gift_sea.htm)  
Hammacher Schlemmer. Dirigibles de RC para interiores.
- <http://www.buenosaires.com/historia/EIDirigible.htm>  
El Dirigible Graf Zeppelin sobrevuela Buenos Aires
- <http://www.icarito.cl/taller/inventos/dirigible.html>  
Icarito. Este sitio es parte de la red Terra Networks Chile
- <http://www.promaer.com.ar/dirigibl.htm>  
Promaer. Dirigibles de Aire caliente
- <http://www-5.ibm.com/es/news/notas/2000/febrero/cargolifter.html>  
IBM presenta el dirigible de carga "CargoLifter"
- <http://www.jadu.de/luftfahrt/zeppelin/index.html>  
Zeppelin
- <http://www.airships.inuk.com/>  
Internet Airship Directory
- <http://homepages.ihug.co.nz/~buick/airship2.htm>  
Airship Plans por Richard Burroughs
- <http://www.projeto Horizonte.com.br/index.htm>  
Projeto Horizonte. Un curioso híbrido: un dirigible sobre raíles
- <http://www.airship-association.org/>  
Airship Association Ltd.
- <http://www.dirigeables.fr.st/>  
Dirigibles en Francés
- <http://www.americanblimp.com/>  
La American Blimp Corporation opera más del 50% de los dirigibles de helio de hoy en día.