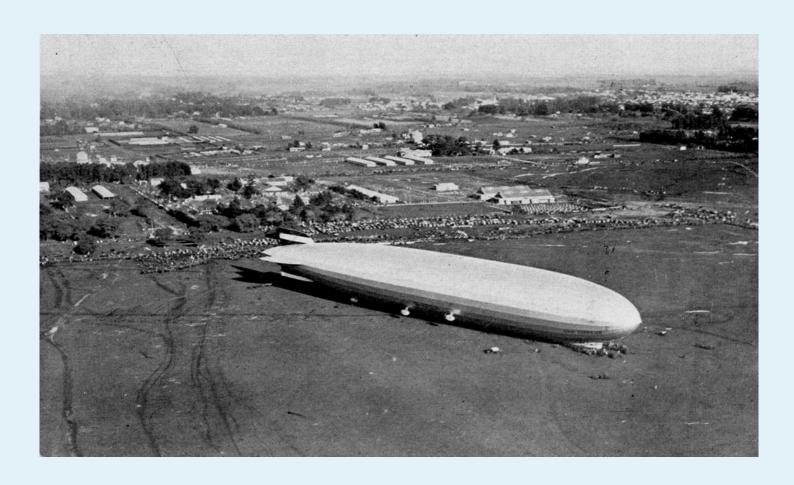
# El D-LZ 127 Graf Zeppelin

# en Argentina



© Eloy Martín 2014

# El D-LZ-127 Graf Zeppelin en Argentina

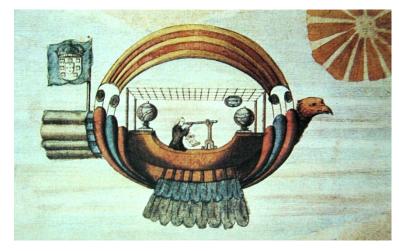
### De los aeróstatos al vuelo dirigido

El 8 de agosto de 1709 Bartholomeu Lourenço de Gusmão (1685-1724) marcó el tímido inicio de los más livianos que el aire cuando ensayó ante al Rey Juan V del globo *Passarola*<sup>1</sup>. El 17 de noviembre de 1761 un señor de apellido Kriakoutny llevó a cabo vuelos aerostáticos; ese mismo año en Perú hubo registros de los primeros estudios sobre el vuelo humano, Santiago de Cardanes<sup>2</sup> fue el primero en iniciar estas investigaciones. Luego de catorce años de trabajo basado en la observación del vuelo de las aves (primero de la tijereta, ave del litoral y posteriormente del cóndor andino) presentó un memorial al Virrey Amat.



Al año siguiente redactó un nuevo informe titulado: *Nuevo sistema de navegar por los aires, sacado de las observaciones de la naturaleza volátil* que pensó mandar al rey de España con novedosos grabados e ilustraciones del movimiento de las plumas guías, su curvatura, su colocación y su importancia para el vuelo.

Máquina volante *Passarola* de Bartholomeu Lourenço de Gusmão presentada el 22 de diciembre de 1709



Pero fue entre el 25 y 26 de noviembre de 1782 cuando en Francia, Joseph Michel Montgolfier (1740-1810), llevó a cabo el primer vuelo práctico no tripulado con su globo de aire caliente N.º 1 de sólo un metro cúbico de capacidad. Desde entonces se sucedieron diferentes experimentos hasta llegar a los vuelos tripulados registrados a partir del 19 de septiembre de 1783<sup>3</sup> y coronado entre el

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Era de papel con una barquilla o bandeja con fuego.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Nacido en Lima en 1726 y fue conocido como Santiago el volador.

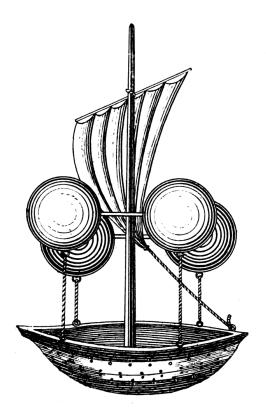
<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Joseph Montgolfier se presentó ante rey Luis XVI y llevó a cabo en París el 4.º ensayo con el globo de aire caliente Montgolfière N.º 6 que como pasajeros un gallo, un pato, y una oveja. El vuelo se desarrolló entre Versalles hasta Vaucresson. La nave estaba confeccionada con una envoltura de algodón con una capacidad de 1400 m³. Cubrió 4 km en ocho minutos alcanzando los 500 m.

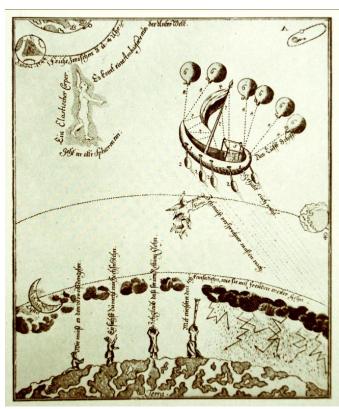
12<sup>4</sup> y 19 de octubre. El 17 de octubre Jean-François Pilâtre de Rozier y André Giraud Vilette, permanecieron ocho minutos a ochenta metros con el Montgolfier N.° 7.

### Los dirigibles

El eterno problema del vuelo aerostático fue sin lugar a dudas su particular vulnerabilidad para la operación con viento y la gobernabilidad de la nave en sus tres ejes. El concepto general de los llamados *más livianos que el aire* o aeróstatos para nosotros según su empleo se dividía en tres grandes campos claramente definidos los primeros volaban inicialmente sin ningún tipo de gobernabilidad, los cautivos estaban sujetos a una o más cuerdas que permitían controlar desde tierra su altura de operación y conducirlos a voluntad en un terreno relativamente acotado; y por último estaba el concepto de aeróstato dirigible que estaba provisto de motores y rudimentarios mecanismos de timón que permitían su gobernabilidad. Por ese motivo el aeróstato dirigible fue de alguna manera el fin último de los más livianos que el aire y por lo tanto una permanente fuente de inspiración para su empleo con fines militares y civiles.

Ahora bien, haciendo un rápido repaso restringido a los inicios de este tipo de aeronaves, aunque parezca extraño el primer antecedente documentado de este tipo de aeronaves apareció tres años antes de las experiencias de Lourenço de Gusmão. En 1706 Francesco de Lana Terzi realizó estudios al respecto y treinta y ocho años después Eberhard Christian Kindermann publicó un grabado de aludiendo con cierto humor ácido a una *nave aérea interplanetaria de Francesco Lana*.





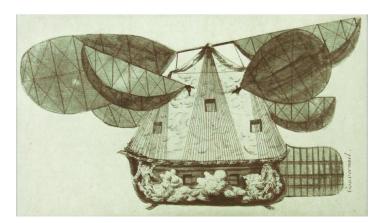
Izquierda: Nave de Francisco de Lana Terzi. 1706 Derecha: Grabado de Eberhard Christian Kindermann. 1744

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Jean-François Pilâtre de Rozier realizó un vuelo solo con el aeróstato N.º 7, permaneció cuatro minutos a 26 m de altura.

En 1783 en España se documentó otro proyecto titulado *Tentativa de una nave atmospherica de navegar por el ayre*<sup>5</sup>. Se trataba de una nave confeccionada con lienzos encerados, sustentada por cuatro aeróstatos y provistas de timones para su impulso y dirección; al respecto se pudo conocer que su inventor tenía solo 23 años<sup>6</sup> que se había inspirado en los estudios del padre Mendoza, Alberto de Sajonia, Gaspar Escoto y Lana Terzi.

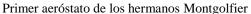
En Francia el 1 de diciembre ese año partieron desde los jardines de las Tullerías a Nesle-La-Vallé con el *Charlière* N.º 2, cargado con 380 m³ de gas hidrógeno. Cubrieron unos 36 km en 2:05 horas de vuelo a una altura máxima de 600 m.

Máquina volante de Blanchard ensayada en París entre 1781 y 1783



En Francia el 21 de enero de 1784 el Conde de Milley publicó una tesis sobre dirigibles titulada *El primer sequel a la descripción de los experimentos aerostáticos de Messrs, Montgolfier*, que fue presentada en la Real Academia de Ciencias de París. Un año después el Teniente Meusnier del Cuerpo de Ingenieros con el colega Lavoisier realizaba las primeras experiencias con una de estas aeronaves.



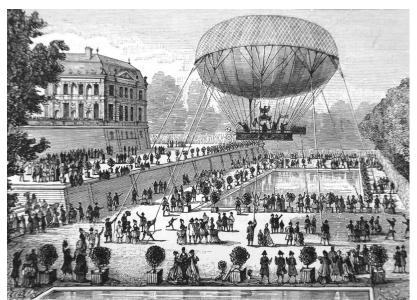


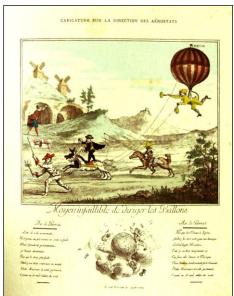


Segundo aeróstato (tripulado)

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Revista PBT. Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909. Pág. 123. El grabado se encuentra preservado en la Biblioteca Nacional de Paris.

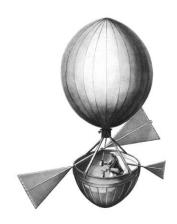
<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Tres años antes había desarrollado ensayos con globos que quedaron documentados en un libro impreso en Madrid escrito en 1727 por el padre Tosca (famoso matemático por ese entonces). Tomo 4. Pág. 273 (Revista PBT. Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909. Pág. 51.





Izquierda: Globo dirigible del Duque de Chartre con Robert y Cullin Hullin volando en Saint Cloud. 15 de julio de 1784 Derecha: Caricatura publicada en Francia sobre la experimentación con globos dirigibles 1784<sup>7</sup>

El 2 de marzo Jean-Pierre Blanchard partió del Campo de Marte en París y aterrizó en Billancourt con el globo dirigible Blanchard N.º 18. Otras fuentes le atribuyen a Jacques Alexandre César Charles (1746-1823) y Nicholas Robert (1758-1820)9, también conocido como *El joven*, los primeros estudios sobre la materia. El dato prácticamente desconocido es que solo ocho días más tarde se habría documentado el vuelo de un *Pez volador*. Fue el 10 de marzo cuando Jose Patiño en partió de Plasencia y llegó hasta la villa de Coria a unas doce leguas del lugar de partida 10, esta experiencia se habría repetido con una aeronave similar en Liverpool el 23 de enero de 1790 pero no fue verificada. Todos estos estudios y experiencias fueron precedidos por una interesante cantidad de proyectos y experiencias.







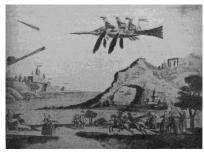
Izquierda: Globo dirigible de aire caliente MD accionado por pólvora (1783). Centro: Globo dirigible con paracaídas de Martyn (1783). Derecha: Diseño del físico francés Jean Louis Carra (Academia de Ciencias de París) con una esfera de gas para ensayos con electricidad ambiente (1784)

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> TISSANDIER, Gastón (1887) *Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800*. Paris. Francia.

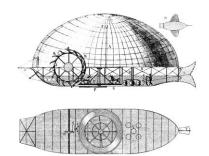
<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> El mismo tenía un volumen de 380 m³ de hidrógeno, voló 1:15 horas a una altitud de 400 m.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Los hermanos Jean y Marie-Noel Robert habían desarrollado un aeróstato con envoltura de algodón engomado que voló en la Plaza de la Victoria de París el 27 de agosto de 1783.

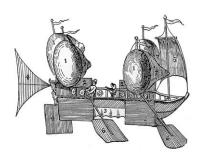
<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Revista PBT Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909. Pág. 123.



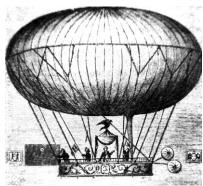




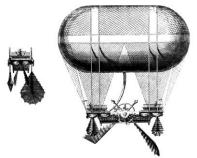
Izquierda: *Pez volador* de José Patiño (1783)<sup>11</sup>. Centro: Prototipo de Bredin (1783). Derecha: Dirigible Charles Génet (1784)<sup>12</sup>.

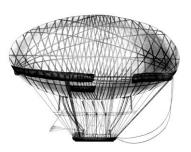






Izquierda: Proyecto de dirigible español (1783). Centro: Proyecto de Pez Aerostático (1783). Derecha: Dirigible del Duque de Chartre (1784)







Izquierda: Prototipo de Massé (1785). Centro: Dirigible del Teniente Meusnier (1785). Derecha: Prototipo del oficial de Dragones Barón Scott presentado en Paris (1789)

#### Los dirigibles Zeppelin

El Conde Ferdinand Adolf August Heinrich Graf von Zeppelin (1838-1917) era un oficial alemán de caballería que prestó servicios en Wurtembert, Rusia y como observador en la Guerra Civil Americana (1861-1865). Fue allí donde tomó contacto directo con la aviación y se interesó sobre los pormenores y alternativas del vuelo aerostático con fines militares de la mano del profesor Thaddeus Sobieski Constantine Lowe durante sus operaciones con el Ejército Federal del Potomac.

Si lugar a dudas las experiencias desarrolladas con aeróstatos convencionales durante la guerra civil norteamericana (1861-1865), la guerra de la Triple Alianza (1865-1870) y el asedio a la ciudad de

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Revista PBT Año VI N.º 262. 27 de noviembre de 1909.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> LECORNU, J. (1903) La Navigation Aérienne. Historie documentaire et adnecdotique. Libraire Nony y Cía. Paris

París durante la guerra Franco-Prusiana (1870-1871), pusieron en evidencia una vez más la restricción operativa existente para el uso de globos libres en relación con las condiciones atmosféricas <sup>13</sup> y la direccionalidad de la nave como punto de partida para operar a voluntad sobre zonas predeterminadas. Las consecuencias de este tema desencadenaron una serie de proyectos, construcción de prototipos y ensayos de aeronaves dirigibles.





Izquierda: T. S. C. Lowe. Derecha: Lowe a bordo de la barquilla del *Intrepid* durante un vuelo de observación cautivo en batalla de Fair Oaks





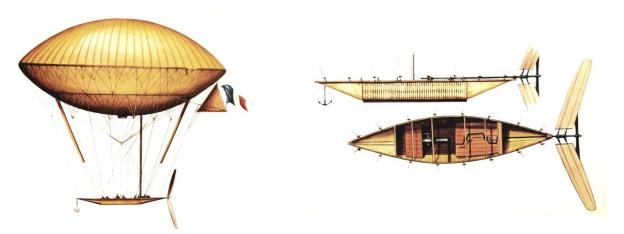
El vendedor de globos, conde von Zeppe-L.
(De London Opinion, Londres).

Izquierda: Von Zeppelin sentado en el centro en Saint Paul, Minessota (1863) Derecha: Caricatura de Von Zeppelin en la revista *Caras y Caretas*. 1915

Finalizada la guerra Franco-Prusiana las autoridades francesas le encomendaron al Almirante e Ingeniero Naval Stanislas Charles Henry Laurent Dupuy de Lôme (1816-1886) el estudio de cons-

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> El aeróstato convencional tiene como limitación operativa las condiciones meteorológicas de viento, visibilidad resultante de la formación de nubes y formación de tormentas en niveles medios y bajos de la atmósfera.

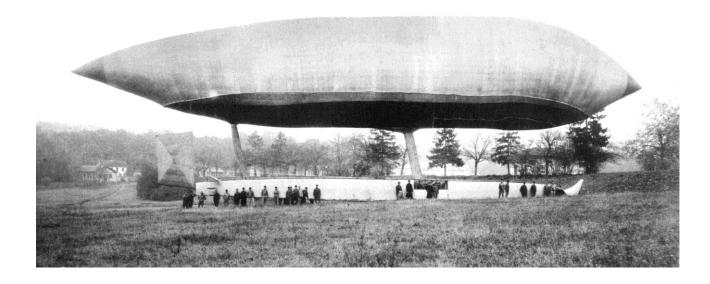
trucción de un globo dirigible que no pudo concretar el 2 de febrero de 1872<sup>14</sup>, o sea después de la caída de París.



Dirigible diseñado y construido por Dupuy de Lôme durante el sitio de París y ensayado en 1872

Del lado alemán en 1874 apareció en escena el Conde von Zeppelin (1838-1917) interesándose particularmente en las experiencias con el dirigible francés *La France* diseñado por Renard y Krebs cuyo primer vuelo fue llevado a cabo el 9 de agosto de 1884.

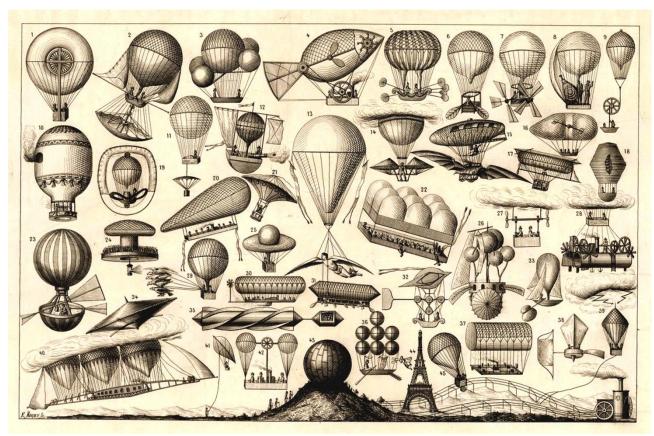
#### Dirigible La France



7

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> El primer vuelo de ensayo tuvo buenos resultados de estabilidad y flotación; no así su maniobrabilidad debido a una insuficiente propulsión, motivo por el cual el proyecto fue cancelado.





Máquinas voladoras más importantes hasta 1885

# Argentina, los dirigibles y el proyecto de la línea Zeppelín a Sudamérica

Son por lo menos tres los antecedentes que por el momento disponemos respecto de los dirigibles en Argentina. En 1809, apenas dos años más tarde de propuesta realizada en Dinamarca del aeronauta Johann Peter Colding para la construcción de un dirigible para bombardear la flota inglesa frente a Copenhague, apareció en Buenos Aires un relojero oriundo de Ámsterdam llamado Miguel Colombise (ó Colombie). Afirmaba que luego de doce años de estudio en su país y Francia, a principios del siglo XIX había proyectado la construcción y sistema de gobierno de un *Aerostát*. Como parte de estos estudios, durante su permanencia de unos ocho meses en San Nicolás de los Arro-

yos<sup>15</sup>, ensayó exitosamente por lo menos dos prototipos a escala, que podríamos considerar como el primer antecedente del aeromodelismo en nuestro país.

Con esta experiencia previa, Colombise elevó un memorial en el que solicitó apoyo económico al Virrey Santiago de Liniers y Bremond sobre un presupuesto que estimó de unos de \$ 4000. En el pedido expresó: ...El aeróstato que me propongo hacer, con el cual he de ir gobernándolo a mi voluntad, ha de costar 4000 pesos, y para su ejecución daré un fiador que afiance; a expresada cantidad, como de que será hecho en el término de tres meses en el cual recibirá el dado los requeridos 4000 pesos con más el ciento por ciento del beneficio. Prometemos también que el aeróstato caminará a lo menos un cuarto de legua por minuto...

Sin respuesta oficial viajó a Santiago de Chile, regresó a la ciudad de Mendoza y el 6 de agosto de 1810 formuló un nuevo pedido a la Primera Junta de Buenos Aires. La solicitud fue analizada por los miembros de la Junta entre los que se encontraba el Dr. Mariano Moreno, y posteriormente fue archivada 16. Cabe aclarar que este antecedente aeronáutico fue registrado apenas 27 años después de la primera ascensión de un globo de aire caliente llevada a cabo en Francia por los hermanos Montgolfier y con unos 46 años con anterioridad a los ensayos prácticos de Giffard con globos dirigibles.

"Mendoza Ag. 6/1810 Miguel Colombise De nacion olandesa y reloxero de oficio

Solicita en representacion permiso p.<sup>a</sup> desde alli venir a la capital a personarse a S.E., e incluye de que le hizo al S.<sup>r</sup> Liniers aunque sin efecto, con el obgeto de llevar delante la construccion de un Aerostatico, en el q s. ofrece despues de una dispusa relacion de de cuantas vigilias, consultas, viages, y dinero deha costado dentro de 12 años la perfeccion de su descubrimiento ir á donde le demandare, no siendo a una distancia, p.<sup>a</sup> la qual se necesite informar <sup>todo</sup> de pilotage. Propone gobernarle á su voluntad, que hà de costar 40 ps., q p.<sup>a</sup> su execuc.<sup>on</sup> darà hecho en 3 mesees de tpo, en el qual recibirà el dador la cantidad con mas el 100 p% de beneficio. Y ultimamen<sup>te</sup> promete que el aerestatico acminarà à lo menos ¼ de legua por minuto, asegurando q`s. ha experimentado buenos sucesos de el en pequeño.

Nota de la mesa

Se descubre un proyectista, que p.a calificarlo de la calidad de muy malo no se necesita mas prueba que la del S<sup>r</sup>. Liniers le desprecio el proyecto "<sup>17</sup>



<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> En el pueblo de San Nicolás abrió una tienda de relojería, que sólo funcionó tres meses, para destinar parte de sus ganancias al ensayo de su invento aéreo.

16 Archivo General de la Nación, Índice de Gobierno de 1810-Mendoza LXXXI, N.º 95, Fojas 292 a 296.

<sup>17</sup> MARTÍN, Eloy. (2009) José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850.

Algunos avezados investigadores mendocinos aventuran que las propuestas de Colombise respecto uso de su dirigible llegaron a oídos del General José de San Martín en las instancias previas al inicio de la campaña libertadora de Chile y Perú<sup>18</sup>.

El segundo antecedente argentino apareció en 1909 cuando el tucumano radicado en La Reducción Javier H. de la Quintana propuso construir un dirigible para lo cual dirigió una carta solicitando colaboración al presidente del Aero Club Argentino: Ing. Jorge Alejandro Newbery<sup>19</sup>.

#### Algunas publicidades de esa época con dirigibles







Izquierda: Publicidad ede digestivo Mojarrieta "el dirigible del estómago". (Revista Caras y Caretas. 1904). Centro: Loteo en Derqui (Diario La Prensa. 17 de abril de 1910). Derecha Caricatura de dirigible con carga aérea de Albion House (Revista Caras y Caretas N.º 721. 27 de julio de 1912)

La tercera y última referencia, prácticamente contemporánea con la llegada del Dr. Eckener se produjo en 1920. Ese año por iniciativa del Barón Antonio De Marchi se organizó un consorcio italiano con miembros de la colectividad italiana que se llamó *Compañía de Excursiones Aéreas*. La presidencia fue confiada al Ing. Edmundo Giao y la propuesta inicial era llevar a cabo operaciones de dirigibles sobre el estuario del río de la Plata con fines de paseo y para ello inició gestiones para obtener los terrenos con la finalidad de instalar el aeródromo<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> http://www.histarmar.org/AVIACION/Aeropuerto%20RivadaviaEloy%20Martin.pdf

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> La propuesta se sumó a otra realizada en 1815 por el molinero Andrés Tejada que construyó y ensayó infructuosamente en Panquehua un ornitóptero para facilitar el cruce de las tropas. Tejada había conocido a Miguel Colombise con quien habría discurrido en el tema de la aviación.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina. Pág. 186.

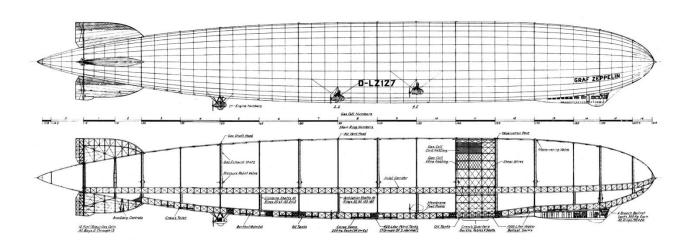




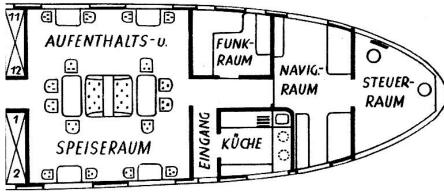
Izquierda: barón Antonio de Marchi. Derecha: dirigible operando en el aeropuerto Rivadavia

#### El D-LZ 127

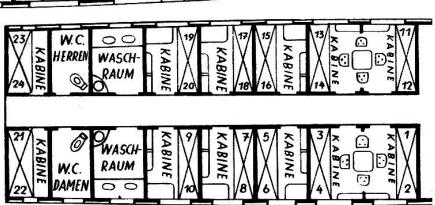
El modelo 127 construido por la casa Deutsches Luftschiff Zeppelin de Friedrichshafen voló por primera vez el 18 de septiembre de 1928 y fue bautizado *Graf Zeppelin* (*Conde Zeppelin*) y recibió el registro D-LZ 127. Tenía una longitud total de 236.53 m, 30.48 m de diámetro, un volumen de 105000 m³ impulsado por cinco motores Maybach de 550 hp que le posibilitaba volar a una velocidad máxima de 128 km/h. Tenía una capacidad portante de sesenta toneladas, capacidad para veinte pasajeros y una tripulación de treinta y seis hombres.

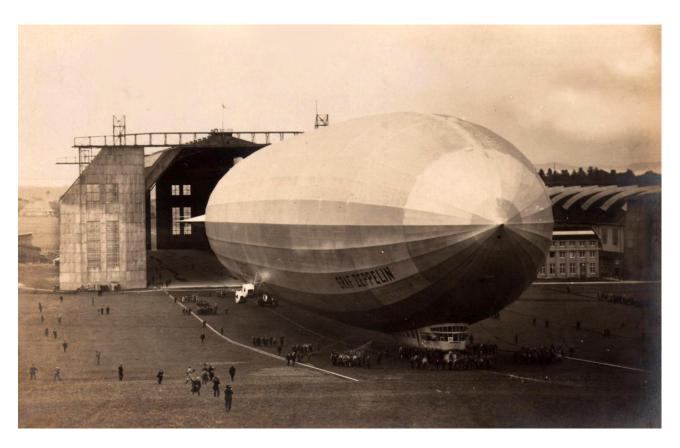


Protagonizó hechos aeronáuticos memorables entre los que podemos señalar ciento cincuenta cruces del Atlántico y un memorable vuelo alrededor del mundo que demandó veintiún días con un recorrido estimado de 34600 km iniciado en de agosto de 1929 al mando del Dr. Hugo Eckener. En julio de 1931 realizó una expedición al Ártico y alcanzó la marca de 128 horas de vuelo sin tocar tierra.



Disposición interior

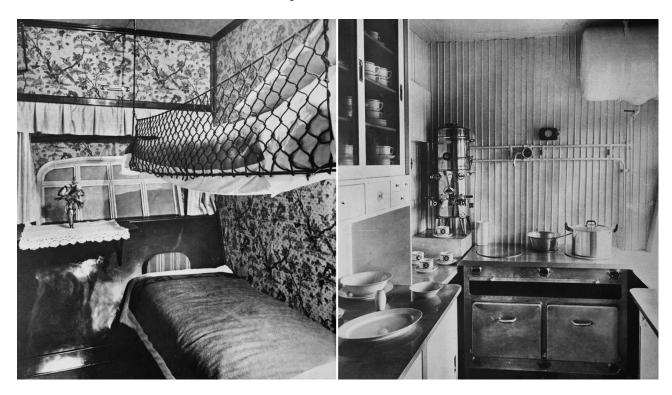




En 1937 el *Graf Zeppelin* tenía un historial envidiable para la época: 600 vuelos de travesía sin inconvenientes serios, de ellos 144 a través del Atlántico; 1.5 millones de kilómetros recorridos con

18000 pasajeros transportados. Sus días del terminaron con el desaguase de la estructura para construir aviones para la Luftwaffe.

# Alojamiento interior









Disposición interior, cabina y puente de mando





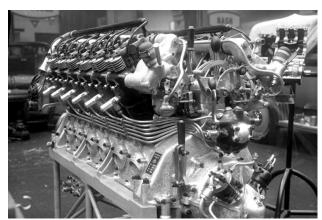
Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)

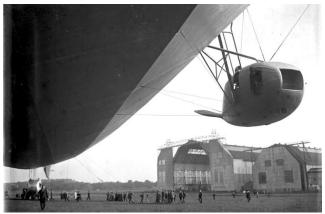




Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)

# Sistema propulsor





Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)





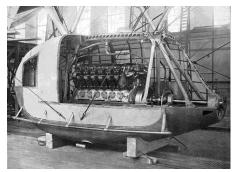


Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)











Barquilla de uno de los motores del dirigible. En el centro se puede apreciar una de la barquilla trasera izquierda equipada con motor Maybach de 550 hp<sup>21</sup>. A la derecha se aprecia los restos de la barquilla preservada en el Zeppelin Museum de Friedrichshafen<sup>22</sup>

#### Maniobras de la aeronave en tierra





Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)





Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)

 $<sup>^{21}</sup>$  http://www.air-and-space.com/LZ-126% 20LZ-127.htm  $^{22}$  http://lh5.ggpht.com/\_wd9VlArORxc/Ru2gU3c8paI/AAAAAAAAAfg/yzibSzTJXPk/IMG\_0108.JPG





Izquierda: Maniobras de amarre del dirigible en Friedrichshafen (archivo del autor). Derecha: Foto del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)





Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)





Fotos del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)

#### El proyecto de la línea Zeppelín a Sudamérica

En 1918 el Teniente coronel del ejército del aire español Emilio Herrera inició los estudios tendientes a concretar un vuelo transoceánico para unir Sevilla y Buenos Aires con un dirigible que fue alentado por el rey Alfonso XIII.

El proyecto prosiguió y dio origen a la creación de la compañía de dirigibles *Colón Transaérea Española* S.A. bajo la presidencia de Antonio Goicoechea. En septiembre de 1921 Herrera, Tomás Rementería y Mario Barriutira se contactaron con los representantes de la fábrica de dirigibles Deutsches Luftschiff Zeppelin: Dr. Hugo Eckener (1868-1954), y el Ing. Eberhard Lephertz quienes se abocaron a analizar y viabilizar el ambicioso proyecto español.





Izquierda: Teniente coronel Emilio Herrera<sup>23</sup>

En 1922 vino al país el Dr. Eckener (ex Director de la Sociedad Alemana de Navegación), con el objeto de organizar la ruta Cádiz-Buenos Aires con los dirigibles Zeppelín. Se entrevistó y obtuvo el auspicio inmediato del Presidente de la Nación, Dr. Marcelo Torcuato María de Alvear. Como parte de las tareas informativas y de promoción del proyecto, tomó contacto con autoridades del Aero Club Argentino y el 8 de octubre Eckener dio una conferencia en los salones del Centro Naval titulada El desenvolvimiento de los Zeppelines en la aplicación al proyecto de comunicación con España.

El 2 de mayo de 1923 llegó al puerto de Buenos Aires procedente de Hamburgo a bordo del buque *General San Martín* el meteorólogo de la línea germana de dirigibles a Sevilla Dr. Karl Wilhelm Franz Linke (1878-1944) para desarrollar los estudios climáticos locales. Un año antes Hugo Eckener (Ex Director de la Sociedad Alemana de Navegación) había visitado el país con la intención de organizar la ruta Cádiz-Buenos Aires con dirigibles Zeppelin.

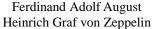
También se sumó el ingeniero y aviador militar español Genaro Hermida Olivié para materializar la construcción de una terminal de dirigibles local al igual que en el aeropuerto de Sevilla. Con este fin 1 de agosto de 1927 retornó Eckener con el ingeniero aeronáutico alemán Hans Curt Flemming (1886-1935). En esta visita el representante de la casa de dirigibles dio una segunda conferencia titulada *Comportamiento de los dirigibles rígidos en las corrientes aéreas verticales especialmente durante las tormentas*.

18

 $<sup>^{23}\</sup> http://3.bp.blogspot.com/-cpjAolTB8Kw/Udx6J2JlpHI/AAAAAAAAAAAC/bpBqhlaQV4k/s1600/E.+Herrera.jpg$ 

Por su parte en 1928 el Teniente coronel Herrera realizó una nueva visita al país y el 19 de noviembre desarrolló una conferencia en la Sociedad Científica Argentina para informar al público presente el estado de las gestiones relacionadas con la anunciada línea aerocomercial Sevilla-Buenos Aires.







Hugo Eckener<sup>24</sup>

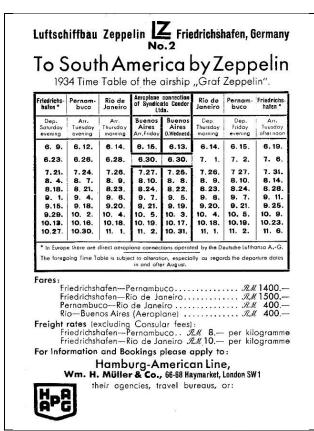


Karl Wilhelm Franz Linke



Hans Curt Flemming

El 24 de Abril de 1929 el Graf Zeppelin realizó un vuelo promocional por los cielos sevillanos con motivo de la Exposición Iberoamericana y en mayo del año siguiente, gracias a la asistencia dispensada por la segunda unidad de servicio de aerostación de Guadalajara al mando del comandante Sr. Maldonado aterrizó por primera vez el dirigible alemán.





Izquierda: Planilla informativa (Foto del German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv). Derecha: Poster línea Sevilla-Buenos Aires<sup>25</sup>

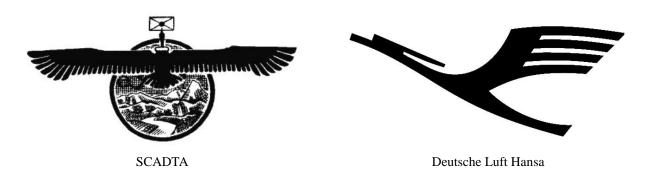
 $<sup>^{24}\</sup> http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo\_Eckener\#mediaviewer/File:Hugo\_Eckener.jpg$ 

El 31 de mayo de 1932 la Comisión Argentina Asesora de Aeronáutica suministró al Dr. Eckener la información técnica necesaria para la prolongación desde Río de Janeiro a Buenos Aires. El 13 de julio la Comisión Asesora de Aeronáutica solicitó al Poder Ejecutivo que se le prestase asistencia meteorológica en caso de que se decidiese extender la línea aerocomercial.

#### El Sindicato Cóndor

Fue el resultado de una alianza comercial impulsada por Peter Paul Von Bauer entre la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SADTA) y la compañía aerocomercial Deutsche Luft Hansa (*Unión Alemana el Aire*) para promocionar el trasporte de pasajeros y correo con aeronaves germanas sobre Latinoamérica y el Caribe. Curiosamente las palabras de esta empresa alemana permanecieron separadas hasta 1934 y luego se transformó en Lufthansa.

En esas instancias el 11 de mayo de 1933 la empresa realizó en combinación con la Línea del Graf Zeppelin el correo aéreo entre Buenos Aires y Alemania que demandaba 110 horas<sup>26</sup>. El 21 de ese mes, de acuerdo a la Resolución del Ministerio del Interior del día 14, el Poder Ejecutivo nacional aprobó el transporte de correspondencia por única vez a bordo del dirigible<sup>27</sup>. El 7 de junio se estableció un nuevo récord de transporte aeropostal cuando a través del *Graf Zeppelin* se estableció un correo aéreo combinado de solo 98 horas entre Alemania y Buenos Aires<sup>28</sup>.



El 28 de marzo de 1934 el Poder Ejecutivo suscribió un decreto de dieciséis artículos por el cual se formalizó la suscripción de un contrato *ad referéndum* entre el Sindicato Cóndor Ltda. Representado por Enrique Arnold y el director de la Dirección Central de Correos y Telégrafos, Dr. Carlos Risso Domínguez.

El acuerdo contó con la intervención de la Dirección General de Aeronáutica Civil y quedó habilitado el 10 de abril y en él se establecía las condiciones para transporte postal (correspondencia y encomiendas)<sup>29</sup> entre nuestro país, Uruguay, Brasil, África y Europa.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> http://atomictoasters.com/wp-content/gallery/air-space-airships/airships-16.jpg

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) Efemérides Nº 3, 2ª Parte. Pág. 111.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 120.

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 137.

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> La correspondencia tendría aplicado los matasellos la leyenda *Vía Cóndor*, *Vía Zeppelin* o *Vía Cóndor-Zeppelin* (artículo 12 del decreto).







Publicidades del Sindicato Cóndor Limitada (período 1934-1936)

Una de las últimas noticias previas a la llegada de la aeronave se conoció el 16 de abril cuando el empresario naval Antonio María Delfino, que además era representante de la empresa germana de noticias *Deutschen Nachritchen Bureau* y del *Sindicato Condor*, cerró un acuerdo para la llegada al país durante los vuelos de la temporada de 1934 durante el viaje programado para el 23 de junio. En ese entonces el *Graf Zeppelin* se perfilaba como una aeronave de largo alcance suficientemente confiable para mantener la línea regular entre Berlín, Sevilla, Pernambuco, Río de Janeiro y Buenos Aires. De inmediato fueron comisionados los técnicos Willi Schreeck y Hans Kurt Stadthagen para coordinar los detalles operativos locales.

El 9 de junio de 1934 el Senado de la Nación tardíamente aprobó el proyecto de instalación de un mástil de amarre en la Base Aérea Militar *El Palomar*<sup>30</sup> y el proyecto de construcción fue aprobado recién el día 28<sup>31</sup>. Finalmente el Ministerio de Guerra dispuso la preparación de un terreno en Campo de Mayo y se ordenó instruir una *Compañía de Amarre* formada por cuadros de la Aviación Militar destinados en esa base aérea y aspirantes de la Escuela de Suboficiales. La misión primaria de esta formación esta asistir al dirigible durante la operación de aproximación, amarre y reabastecimiento de lastre de la aeronave.

La provisión de agua para el lastrado de la aeronave estuvo a cargo del Jefe de la Compañía de Tiro con apoyo del Cuerpo de Bomberos de la Capital. La Dirección General de Correos y Telégrafos estaría encargada de llevar a cabo las gestiones relacionadas con el servicio aeropostal. El enlace radioeléctrico para el control de ruta fue suministrado por las radioestaciones del aeropuerto de General Pacheco y de Cerrito en la República Oriental del Uruguay mientras que la cobertura sobre el clima fue asumido por la Dirección General de Meteorología. La coordinación de la seguridad del campo, protección y escolta aérea estuvo a cargo de la Aviación de Ejército y participaron además las Escuelas de las Armas acordonando el perímetro y otras unidades de la guarnición. El Departamento Nacional de Higiene organizó las postas sanitarias necesarias para proveer una adecuada cobertura de público y viajeros.

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 138.

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides Nº 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 156.

Para ese día el Ministerio de Instrucción Pública, Consejo Nacional de Educación y las entidades de comercio e industria dispusieron asueto y las empresas ferroviarias establecieron boletos a precios preferenciales para facilitar la concurrencia del público. El acceso de personas y vehículos se realizó por las puertas Nº 2, 3 y 5 y fue coordinado y supervisado por las policías Federal y provincial.

La *Compañía de Amarre* inició inmediatamente las prácticas y estuvo integrada de la siguiente manera:

#### Jefe:

Capitán Aviador Militar Vicente Carlos Villafañe (Grupo N.º 1 de Observación).

#### **Oficiales:**

Teniente Aviador Militar Heriberto Ahrens (Grupo de Bombardeo Liviano) Teniente Aviador Militar Aníbal Zacarías Fervor (Grupo N.º 1 de Caza)



Cap Vicente Carlos Villafañe



Tte Heriberto Ahrens



Tte Aníbal Zacarías Fervor

#### **Suboficiales:**

Sargento Ayudante Piloto Militar Heriberto Bonfiglioli (Grupo N.º 1 de Observación) Sargento 1º Piloto Militar Miguel Balado (Grupo Nº 1 de Caza) Sargento Piloto Militar Walter Guillermo Müller (Escuela Militar de Aviación) Sargento Piloto Militar Ernesto Raúl Andersen (Grupo de Bombardeo Liviano) Cabo Norberto Rafael Alegre (Compañía Aeronáutica N.º 2)



Sarg Ay Heriberto Bonfiglioli



Sarg 1° Miguel Balado



Sarg Walter Guillermo Müller



Sarg Ernesto Raúl Andersen



Cbo Norberto Rafael Alegre

# **Tropa:** 200 aspirantes de la Escuela de Suboficiales y soldados conscriptos





Izquierda: El Palomar. Hangar de la *Aero Argentina* durante las prácticas de la *Compañía de Amarre* por la llegada del Zeppelin JUN34 (AGN). Derecha: Aspirantes de la *Compañía de Amarre* en El Palomar

#### La elección del campo de aterrizaje

Los años de investigación nos han permitido conocer que contrariamente a lo que se pueda pensar la elección del lugar no fue para nada casual. Solo un par de año después de la preparación de las pistas de aterrizaje en la Escuela de Clases y la *Plaza de Tiro*<sup>32</sup> utilizadas entre 1910 y 1911 por Ricardo Ponzelli, Alfred Valletón y Enrique Artigalá, se creó la Escuela de Aviación Militar en agosto de 1912.

En ese instituto revistaron adscriptos los oficiales de artillería Manuel Félix Origone<sup>33</sup>, Pedro Leandro Zanni<sup>34</sup> y Elisendo Ciriaco Pissano<sup>35</sup> cuyo destinos estaban en unidades del arma con cuarteles en esa guarnición y entre las que se encontraba el cuartel del Grupo N.º 1 de Obuses. Esta última unidad tenía su campo de instrucción al frente de la unidad en los mismos terrenos que ocupa en el aeródromo militar el Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601.

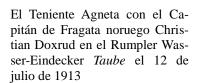
<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> MARTÍN, Eloy. (2013) Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo. Pág. 4.

<sup>&</sup>lt;sup>33</sup> Destinado en el Regimiento Grupo 1 de Obuses.

<sup>&</sup>lt;sup>34</sup> Destinado en el Regimiento 2 de Artillería Montada (A.2).

<sup>35</sup> Ibídem.

En ese lugar, además de vuelo de Macías y otros pilotos, el 12 de julio de 1913 se registró el primer aterrizaje del Rumpler Wasser-Eindecker 1913 *Taube* al mando del Teniente Agneta llevando de pasajero al Capitán de Fragata noruego Christian Doxrud. Luego los terrenos fueron empleados frecuentemente para las maniobras de la Escuela de Aviación y el ocasional aterrizaje de aviones del instituto.





En los comienzos de la década del '20, el sector fue adoptado como un aeródromo auxiliar de campaña para asistir a las unidades terrestres en los diferentes ejercicios de tiro de artillería e infantería. En algunos reconocimientos aerofotográficos llevados a cabo por el Grupo Nº 1 de Observación fueron documentados el uso de estos terrenos por parte de aeronaves del Ejército.

Por ese motivo, seguramente asesorado por los jefes de la Aviación Militar, el Ministerio de Guerra dispuso acondicionar un sector de 900 x 900 m para la histórica ocasión.





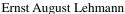
Izquierda: Campo de Mayo. Cuartel del Grupo 1 de Obuses y vivac de aviación. (Foto Sargento 1º Morris a 500 m de altura). Derecha: Otra fotografía tomada por el Teniente Pedro Castex Lainfor desde 800 m de altura el 28 de octubre de 1924. El rectángulo corresponde a la pista de aterrizaje adyacente al Regimiento 1 de Obuses. Nótese que la traza de la calle principal de los cuartes (con flecha amarilla) era en realidad la que corresponde al acceso al Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601. El óvalo celeste indica la orientación relativa de aterrizaje del *Graf Zeppelin* 

# La llegada al país

Con pulcritud y precisión alemana el 23 a las 20:25 se inició el vuelo desde Friedrichshafen a Pernambuco donde llegó el 27. La tripulación estuvo al mando del Capitán Ernst August Lehmann (1886-1937)<sup>36</sup> asistido por Flemming, Hans Von Schiller (1891-1948) y el navegante Anton Wittemann  $(1887-1971)^{37}$ .

Recién el 28 de junio, cuando el Graf Zeppelin estaba en vuelo a Campo dos Affonsos, Río de Janeiro, la Honorable Cámara de Diputados convirtió tardíamente en Ley el proyecto por el cual se dispuso la construcción de un mástil de amarre para dirigibles en la Base Aérea Militar El Palomar, Sin embargo, luego de un análisis se determinó como más conveniente, establecer el terreno de aterrizaje en Campo de Mayo en los mismos terrenos que hoy ocupa el aeródromo militar.







Hans Von Schiller



Anton Wittemann

En Río de Janeiro tomó el mando el Dr. Ecknener y finalmente el sábado 30 de junio de 1934 a las 8:47 llegó por primera y única vez a Buenos Aires al mando del su Capitán el mismo día que en el Puerto Naval de Wilhelmshaven se botó el acorazado *Graf Spee*<sup>38</sup>.

Fue un día particularmente frío, sin embargo desde la 6 de la mañana se había congregado una multitud calculada en 50000 personas, y el cálculo periodístico estimaba en 18000 la cantidad de automóviles congregados en el lugar. El dirigible evolucionó varias veces sobre la ciudad pasando sobre la plaza de los dos Congresos, Avenida y plaza de Mayo, Barracas, La Boca, Palermo, Belgrano, Núñez, etc.

<sup>&</sup>lt;sup>36</sup> Fallecido el 7 de mayo en Lakehurst como consecuencia del accidente del LZ-129 *Hindenburg*.

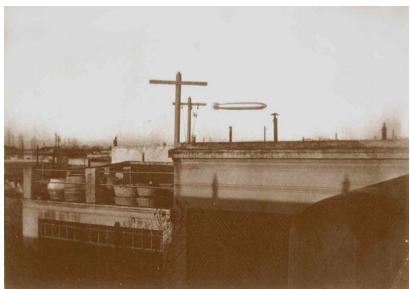
<sup>&</sup>lt;sup>37</sup> Sobreviviente del accidente del LZ-129 *Hindenburg*.

<sup>&</sup>lt;sup>38</sup> El discurso de bautizo de la nave fue hecho por el Almirante Raeder y el bautismo por Grafin Huberta von Spee, hija del Vicealmirante Maximiliam Graf Von Spee.



Viaje del D-LZ 127 *Graf Zeppelin* volando sobre Montevideo





Izquierda: Llegando a plaza de los dos Congresos (Revista *Todo es Historia* N.º 386. Septiembre de 1999). Derecha: El dirigible fotografiado desde la terraza de la calle Guayrá 1744, Núñez. Colección Néstor César Bonsembiante





Izquierda: Graf Zeppelín sobre Buenos Aires. Foto Juan Di Sandro<sup>39</sup>. Derecha: Foto Colección Néstor César Bonsembiante

<sup>39</sup> http://noticiasarquitecturablog.blogspot.com/search/label/fotografia

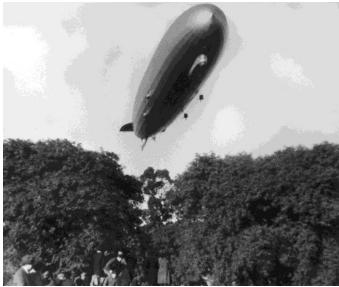
Por momentos el público llegó a rebasar el cordón de seguridad dispuesto por el Regimiento 10 de Caballería cuyos cuarteles se encontraban en el solar que hoy ocupa la Dirección de Aviación de Ejército. Luego de un emocionado vuelo sobre la Capital Federal en el que fue escoltado por aviones del Ejército dirigió su proa a Campo de Mayo donde lo aguardaban el Capitán de Fragata Juan Asconape en representación del General Agustín Pedro Justo el Ministro de Guerra, General Manuel Antonio Rodríguez, Senador Matías Sánchez Sorondo, Coronel Francisco Reynolds (Director de Correos y telégrafos), Dr. Miguel A. Fresco, Teniente coronel Ángel María Zuloaga (Director General de Aeronáutica del Ejército), Capitán Marcos Antonio Zar (jefe de la Aviación Naval), embajador germano Baron Wilhelm Emil Edmund Von Therman y altas autoridades entre las que se encontraba la joven y legendaria aviadora Hanna Reitsch (1912-1979)<sup>40</sup>.



Fotografiado desde un avión volando hacia Campo de Mayo

<sup>&</sup>lt;sup>40</sup> La aviadora había llegado el 17 de marzo de 1934 formando parte de una delegación de pilotos de planeadores encabezada por Walter Giorgii, Wolf Hirth, Heini Dittmar, Peter Riedel y Wilhem Harth.

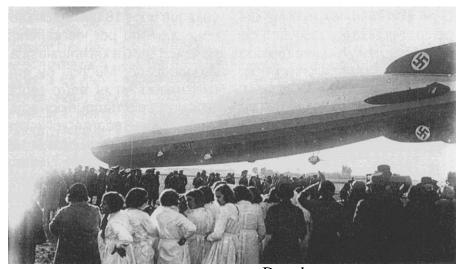




Aproximación final al campo de aterrizaje

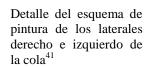


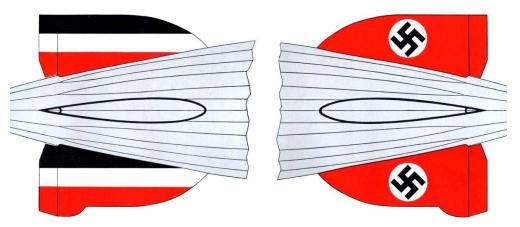






El D-LZ127 *Graf Zeppelin* en Campo de Mayo Derecha: Hanna Reitsch con el Ministro de Guerra Grl Manual A. Rodríguez y el embajador Von Thermann. (Revista *Todo es Historia* N.º 386. Septiembre de 1999)





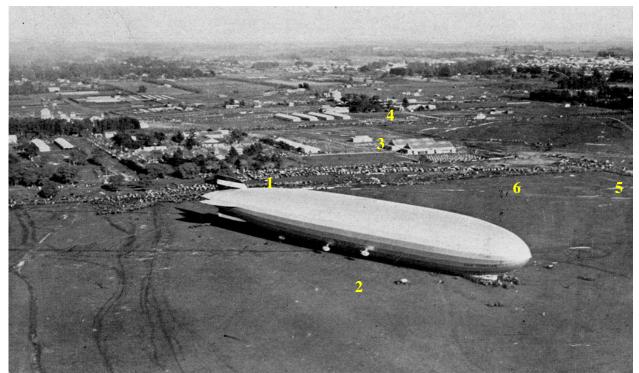




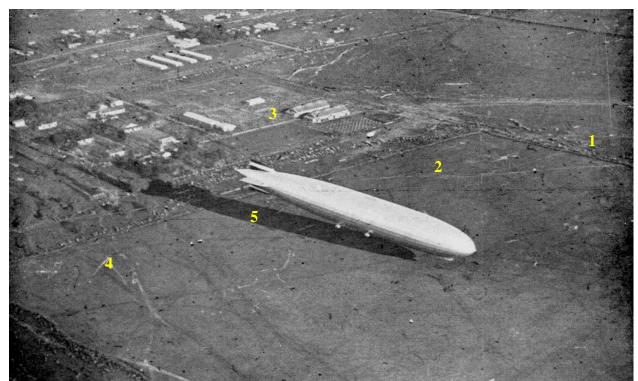
Izquierda: *Graf Zeppelín* en Campo de Mayo. (Revista *Caras y Caretas*). Derecha: Soldados de la Compañía de Amarre. Asomado por la ventana del puente de mando se ve a Ernst August Lehmann

29

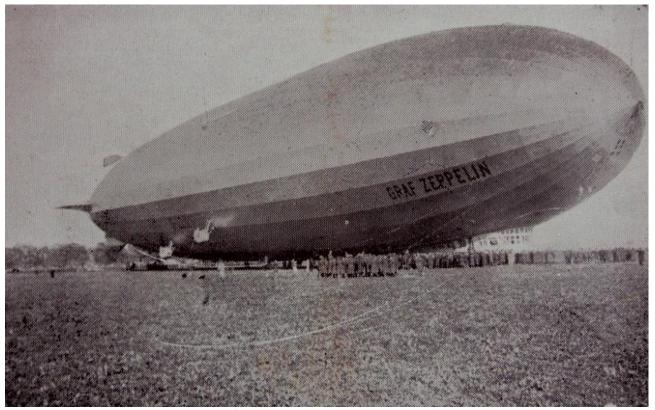
<sup>41</sup> http://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin/history



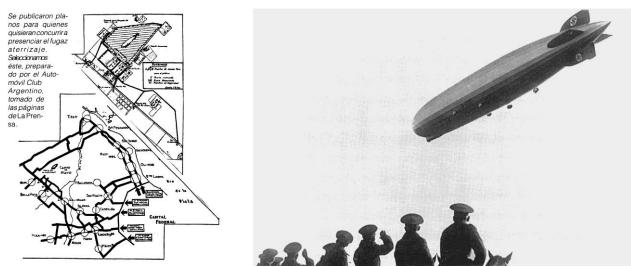
El *Graf Zeppelín* en Campo de Mayo. Referencias: (1) El sector posterior izquierdo marca el lugar que ocupa el Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601. (2) El campo de aterrizaje corresponde a la pista utilizada por la Escuela de Aviación Militar. (3) Cuartel del Grupo N.º 1 de Obuses. (4) Cuarteles que ocupa la Dirección de Aviación de Ejército. (5) Camino de acceso al Aeródromo Militar Campo de Mayo. (6) Camino de acceso al Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601



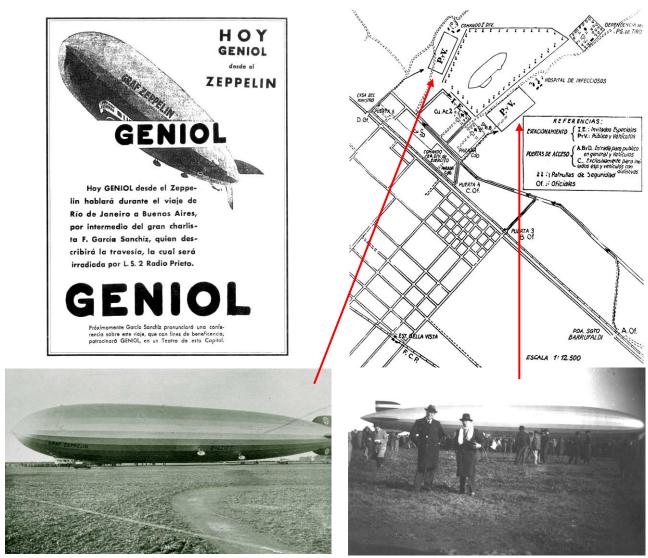
Referencias: (1) de acceso al Aeródromo Militar Campo de Mayo. (2) Camino de acceso al Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601. (3) Cuartel del Grupo N.º 1 de Obuses. (Sector actualmente ocupado por el hangar de aviación de Gendarmería Nacional. (5) Sector ocupado por el cuartel del Batallón de Abastecimiento y mantenimiento de Aeronaves 601



La Compañía de amarre en plena tarea, foto tomada por un corresponsal del diario La Prensa. 30 de junio de 1934



Izquierda: Plano del lugar de aterrizaje publicado por el Automóvil Club Argentino (Revista *Todo es Historia* N.º 386. Septiembre de 1999. Derecha: Personal militar encargado de la recepción del dirigible (AGN)



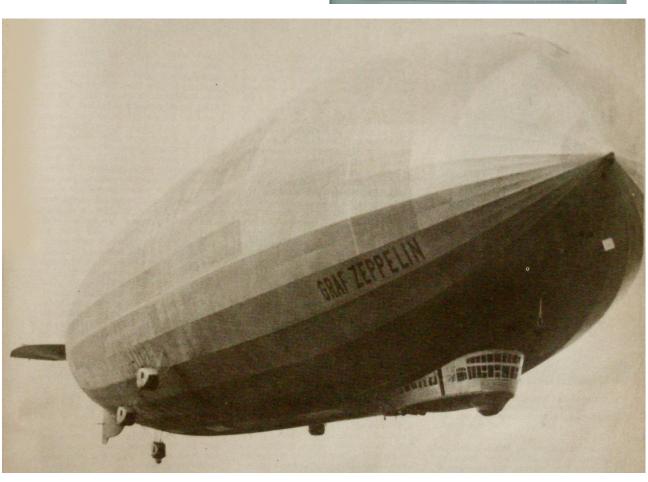
Superior izquierda: Publicidad de *Geniol*. Superior derecha: Plano de información publicado por el Diario La Nación del 27 de junio de 1934. Inferior izquierda y derecha: fotos tomadas del dirigible tomadas desde los diferentes sectores habilitados al público





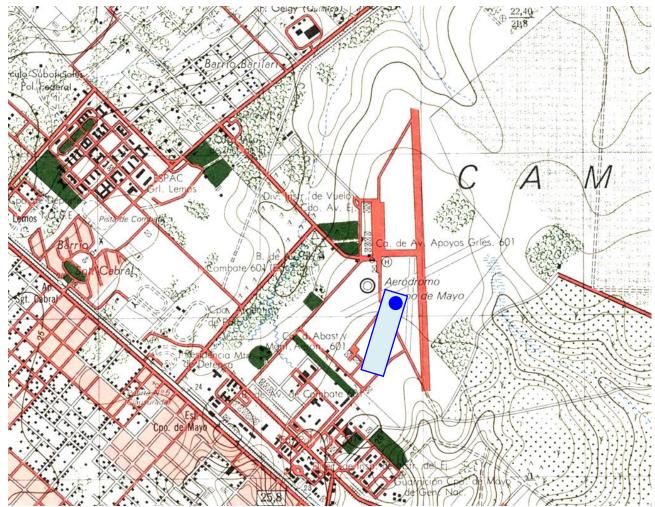


Tapa de la Revista Aero



Las maniobras de aterrizaje finalizaron a las 8:38 y tanto Eckener como Lehmann fueron depositarios de los más efusivos saludos del público. Descendieron el Dr. A. C. Alecastro (Ministro de Relaciones Exteriores) y Rubén Castro (Ministro de Hacienda) y seguidamente embarcaron los pasajeros entre los que se encontraban los Capitanes Aviadores Militares Pedro Castex Lainfor y Juan Elíes, Dr. Máximo Krammer y Sra., Horacio Manteletti y Sra., Horacio Warth, Arturo Strauch y Sra, Rodolfo Tettamanti, Emilio Tjarke, Theodor Truempor, Robert Fuchs, Adolfo Ricardo Picar, Marins J. Van Desterling, Tenientes de Fragata Eduardo Bonet, Ezequiel del Rivero, Capitanes Juan Elíes y Pedro Castex Lainfor<sup>42</sup>.

Se cargaron 4000 litros de agua para lastre, once sacas conteniendo 134 kg de correspondencia y a las 9:53 prosiguió su vuelo a Río de Janeiro sobrevolando nuevamente los barrios de Buenos Aires. A las 10:40 el *Graf Zeppelin* era apenas punto en el horizonte.



Aeródromo Militar Campo de Mayo. El rectángulo indica e lugar y la posición relativa donde amarró el Zeppelin. El círculo azul marca la ubicación del argollón de amarre utilizado por el dirigible

\_

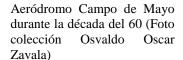
<sup>&</sup>lt;sup>42</sup> Diario *La Nación*. 1 de julio de 1934.

#### El redescubrimiento del lugar de aterrizaje

El tiempo dejó en el olvido el histórico lugar de aterrizaje que siguió utilizándose esporádicamente como una pista auxiliar de Aviación de Ejército durante los ocasionales ejercicios militares hasta finales de la década del '50.

En noviembre de 1959, con la creación de la Agrupación de Aviación de Ejército 1 dispuso de llevar las operaciones aéreas de Morón a Campo de Mayo y se dispuso organizar el aeródromo sobre la base de esta pista de aproximadamente 700 m de longitud con orientación NE–SE (01–09) utilizada en décadas anteriores por nuestra aviación militar que era transversal a la dirección de aterrizaje del *Graf Zeppelin*. Si bien la pista se encontraba en desuso, su recuperación no representaba mayores problemas teniendo en cuenta que se trataba de una pista de suelo natural, pudiendo ser puesta en servicio en un plazo más o menos inmediato.

El escalón terrestre encargado de su preparación estuvo a cargo del Teniente 1º Aviador de Ejército Abel Luis Goytía con el suboficial Conductor Motorista Rufino Torales. En 1961 el aeródromo se continuó con el completamiento de las instalaciones necesarias para la guarda y el mantenimiento de medios aéreos y en junio de 1962 con el aterrizaje de un I Ae 20 *El Boyero* tripulado por el Teniente 1º Rodolfo Anselmo Palau. La pista y plataforma de pasto requerían de un mantenimiento permanente para asegurar la operación continua de las aeronaves aún con malas condiciones del terreno.





El aterrizaje del majestuoso dirigible quedó prácticamente en el olvido, que ocasionalmente era interrumpido por la visita de algún ocasional testigo de aquel 30 de junio de 1934 o algún caminante que pasaba por el lugar sin advertir la importancia de esa extraña construcción que con la inscripción: *Pista de Aterrisaje*. Máxime considerando que, como veremos en el mapa siguiente, la construcción estaba unos cuantos metros alejados de la calle de rodaje de acceso a la que por entonces era la pista principal y por lo tanto esta difícil de advertir a simple vista.

Cierto día accidentalmente el tractor encargado de cortar el pasto en el aeródromo chocó con la bóveda atesoraba el argollón de anclaje preparados para asistir la aeronave. Sin comprender demasiado el alcance histórico del acontecimiento el lugar permaneció como una curiosidad más.



Aeródromo Militar Campo de Mayo. El rectángulo amarillo indica e lugar y la posición relativa donde amarró el dirigible. El círculo marca la ubicación del argollón de amarre utilizado por el dirigible. La flecha roja indica la calle de rodaje y el rectángulo rojo indica la pista 01-19 preparada a fines de la década del '50.

#### El Graf Zeppelin y la creación del museo de Aviación de Ejército Virgen de Loreto

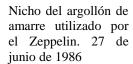
Una noche de abril de 1986 conversando sobre la anécdota del nicho del argollón del *Graf Zeppelin*, el entonces Teniente Eloy Martín propuso organizar un museo para recuperar esa y otras tantas historias de la Aviación de Ejército. De inmediato fue tomada y decididamente impulsada por el Teniente coronel Arturo Emilio Grandinetti. Se resolvió formarlo en la sala existente para pilotos y pasajeros, en mayo se iniciaron intensos trabajos para su preparación y se decidió formalizar la noticia en los días próximos al aniversario de la llegada del dirigible.

El primer acto organizado en ese lugar tuvo lugar el 27 de junio. A esta celebración concurrieron el Brigadier General Heriberto Ahrens, miembro de la Compañía de Amarre dispuesta para el aterrizaje, el Agregado Militar de la Embajada de Alemania, el Director de Lufthansa, Sr. Wilhelm Hamm (Director de Lufthansa) y miembros de la colectividad alemana. Ese día se realizó un acto en el lugar de aterrizaje, se proyectó una película de la época y se exhibieron fotos del acontecimiento.

#### Acto del 55° aniversario

El 30 de junio de 1989, en su 55º aniversario; se organizó un nuevo acto, con rasgos particulares. Participaron miembros de la Sociedad Argentina de Aerofilatelia (Aerofila) en coordinación con el Comando de Aviación de Ejército, Agrupación de Aviación de Ejército 601, Correo Argentino y Lufthansa, que en conjunto programaron un vuelo conmemorativo que hasta entonces fue el único antecedente mundial de su tipo relacionado con el vuelo del dirigible alemán. Se confeccionaron matasellos alusivos y se llevó a cabo el correo aéreo que tuvo la particularidad de ser el primero y

único realizado desde 1934 entre Campo de Mayo desde el lugar exacto de aterrizaje hasta la localidad de Friedrichshafen, República Federal de Alemania.





Al promediar la mañana, el helicóptero AS-332B Super Puma AE-525, tripulado por el Capitán Alejandro Esteban Villagra, el Capitán Daniel Emilio Troncatti y el Sargento Mecánico de Aviación Alfredo Romero; recibió la saca con 2.9 kg de correspondencia y luego de detenerse en vuelo estacionario sobre la bóveda que preserva argollón de amarre para simbolizar el despegue de esta aeronave; se dirigió al aeropuerto internacional de Ezeiza donde minutos más tarde se embarcó en el vuelo LH-511 de la referida empresa aérea con destino a Frankfurt para posteriormente ser remitida por la misma empresa a la ciudad de Friedrichshafen, localidad de origen de la mencionada aeronave.

Asistieron al acto, entre otros: General División Valentín Osvaldo Venier, General Brigada Martín Antonio Balza, autoridades de la Sociedad Argentina de Aerofilatelia, representantes del periódico Argentinisches Tagelblatt, Coronel Alberto Eugenio Goetz, Coronel Carlos Alberto Settel, Coronel Calixto de la Torre, Coronel Alberto Abramor, Coronel Juan Eduardo Glize, Edgardo Arturo Fehrmann, Mayor Enrique Rodolfo Dick, Hans Traumann, Capitán de Navío Vito Houselle (Agregado militar de Alemania), Joseph Tondorf, Juan Rodolfo Cécere (Presidente del Aero Club Argentino), Dr. Augusto Víctor Bousquet, Oscar Luis Rodríquez, Federico Mertig (Presidente de Orbis-Mertig), Gerardo Schwiger, Klauss Liebig, Werner Reckziegel, Oliver Junker, Gilbert Volker, Sebastián Sequeira, Luis María Maiz, Gilberto Julián Riega, Francisco Halbritter y Martín Delgado. Al finalizar el acto se sirvió un vino de honor donde se entregaron testimonios recordatorios de este majestuoso navío alemán que permanece imborrable.

# Acto 55° aniversario de la llegada del Zeppelin. 30 de junio de 1989





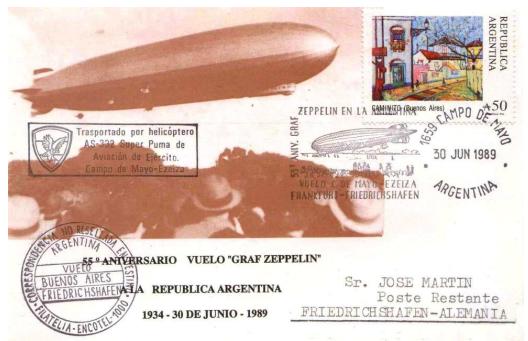




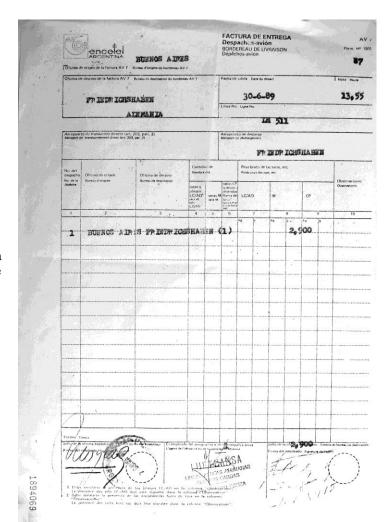




Partida del vuelo correo a bordo del helicóptero AS-332B Super Puma AE-525, tripulado por el Capitán Alejandro Esteban Villagra, el Capitán Daniel Emilio Troncatti y el Sargento Mecánico de Aviación Alfredo Romero. Derecha: momento preciso en el que luego de permanecer en vuelo estacionario sobre el argollón de amarre del dirigible, despega hacia Ezeiza para entregar el correo.



Pieza postal circulada con motivo del 55.º aniversario del vuelo del *Graf Zeppelín* el 30 de julio de 1989 (Archivo del autor)



Copia inédita de la factura de entrega de la saca de correspondencia despachada el 30 de junio de 1989 a Friedrichshafen



Diploma conmemorativo entregado a los invitados con motivo del acto (Archivo del autor)



Vista actual de la zona de aterrizaje

Parafraseando a los escritores Johann Paul Friedrich Richter y Antonio José Restrepo Trujillo: *El recuerdo es el único paraíso del cual no podemos ser expulsados, y de los recuerdos del pasado se forman las vidas nuevas*.

Han transcurrido 80 años de aquella efímera epopeya aeronáutica que no fue otra cosa que una ejemplar simbiosis entre la excelencia, el empeño y la ejemplar determinación de germanos y argentinos por avanzar un peldaño más en la interminable empresa de unir a los pueblos a través de la aviación.

#### Bibliografía y fuentes de consulta:

Aeronáutica Militar 1912-1937. The Editorial Press. 1937

Archivo General de la Nación

Archivos del autor

BEAUBOIS, Henry; DEMAND, Carlo. (1973) Airships an illustrated history. Macdonald and Jane's. Edita S.A. and Henry Beaubois. London. Printed in Switzerland

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Reglamentos, Decretos y Resoluciones. Primera Parte. N.º 5. Aviación Editorial Argentina

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) Efemérides N.º 3, 1ª Parte

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1936) Efemérides N.º 3, 2ª Parte

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1969) Crónica histórica de la aeronáutica argentina. Colección Aeroespacial Argentina.

BIEDMA RECALDE, Antonio María. *El D-LZ 127 "Graf Zeppelin" en el cielo de Buenos Aires*. Revista Nacional de Aeronáutica. Junio de 1960

BROOKS, Peter W. (1973) Historic Airdhips. Hugh Evelyn Limited. London

CASTELLI, Roberto Carlos, BONVISSUTO, Vicente. (1988) *Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso*. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires. Argentina

Diarios La Argentina

Diarios La Nación

Diarios La Prensa

German Federal Archive (Deutsches Bundesarchiv)

Historia de Campo de Mayo. Ejército Argentino 2ª División de Ejército. (1933) Instituto Geográfico Militar

LECORNU, J. (1903) La Navigation Aérienne. Historie documentaire et adnecdotique. Libraire Nony y Cía. Paris

LIRONI, Julio Víctor. (1971) Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires.

MARTÍN, Eloy. (2009) *José María Florez y los antecedentes de la aviación argentina hasta 1850*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 144862200 X; EAN-13: 978144862200 9

MARTÍN, Eloy. (2010) *Los ojos del águila blanca. Robert Adolfo Chodasiewicz.* Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1453826564: EAN-13: 9781453826560

MARTÍN, Eloy. (2013) Aeropuerto Rivadavia. Histarmar.

http://www.histarmar.org/AVIACION/Aeropuerto%20RivadaviaEloy%20Martin.pdf

MARTÍN, Eloy. (2013) Ernst Udet y sus aviones en Argentina. Histarmar

 $http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Ernst\%\,20Udet\%\,20y\%\,20sus\%\,20aviones\%\,20en\%\,20Argen\,tina-Eloy\%\,20Martin.pdf$ 

MARTÍN, Eloy. (2013) Las primeras pistas de aterrizaje en Campo de Mayo. Histarmar

http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Las%20primeras%20pistas%20de%20aterrizaje%20en%20Campo%20de%20Mayo.pdf

Memoria Anual de la Base Aérea Militar El Palomar. Año 1934

Memoria del Ministerio de Guerra presentada al Honorable Congreso de la Nación correspondiente al período 1934-1935

MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N.º 171, 3º Piso. Buenos Aires

Néstor César Bonsembiante

NÓBILE, Umberto. (1977) *Alas sobre el Polo. Historia de la conquista aérea del Polo Norte*. Editorial Juventud S.A. Barcelona. España. Primera Edición

Revista Aero N.º 27

Revista Aviación

Revista Caras y Caretas

Revista del Suboficial

Revista PBT

Revista Todo es Historia N.º 386

SAZERAC De Forgue L. (1907) La conquête de l'air. Berguer Levrault y Cía. Paris

TISSANDIER, Gastón (1887) Histoire des Ballons et des aéronauts célèbres 1783-1800. Paris. Francia.

#### **Enlaces Web:**

Histarmar: Archivo fotográfico de Hernán Álvarez Forn

http://www.histarmar.com.ar/ArchivoFotosGral-2/AlvarezForn-GrafZeppelin.htm

http://3.bp.blogspot.com/-

cpjAolTB8Kw/Udx6J2JlpHI/AAAAAAAAAADkc/bpBqhlaQV4k/s1600/E.+Herrera.jpg

http://atomictoasters.com/wp-content/gallery/air-space-airships/airships-16.jpg

http://en.wikipedia.org/wiki/Hugo\_Eckener#mediaviewer/File:Hugo\_Eckener.jpg

http://lh5.ggpht.com/\_wd9VlArORxc/Ru2gU3c8paI/AAAAAAAAAAfg/yzibSzTJXPk/IMG\_0108.JPG

http://www.air-and-space.com/LZ-126%20LZ-127.htm

http://www.air-and-space.com/Zeppelin/LZ-127%20Hintere%20Gondel%20mit%20530-

PS%20Maybach-Motor%20l.jpg

http://www.airships.net/lz127-graf-zeppelin/history

http://www.zeppelin-museum.dk/DK/images/base/crew/officers/flemming.jpg