



## Un radiotelegrafista olvidado: Giuseppe Biagi

Luis  
EA3WX



Se trata de uno de esos personajes de la historia que, pese a protagonizar una epopeya en la que destacó por su profesionalidad, que llegó hasta el heroísmo en el desempeño de sus funciones y que, gracias a él, lo que pudo ser un monumental desastre se quedó en rotundo fracaso que, no obstante, facilitó el salvamento de unas cuantas vidas humanas, su recuerdo se ha difuminado en parte también por razones políticas.

Su gesta tuvo lugar en el viaje que hizo el dirigible *Italia* al Polo Norte en el año 1928. Pero vayamos al principio.

### ¿Quién era Giuseppe Biagi?

Giuseppe nació en la población de Medicina, el 2 de febrero de 1897 en una familia campesina. "Baciccia", como le llamaban los amigos, creció dentro del excitante entorno del nacimiento y desarrollo de la radio que llevaba a cabo Guglielmo Marconi en la cercana ciudad de Bologna. Probablemente estimulado por este ambiente, Biagi se alistó en la Marina Italiana para ser capacitado como radiotelegrafista y participar en la Primera Guerra Mundial.

Se dice que tuvo relación con el radioaficionado e ingeniero Adriano C. Ducati, IACD, quien le instruyó en los secretos de la propagación radioeléctrica y los fundamentos de la radio.

Poca cosa más se sabe de su vida,



Giuseppe Biagi

aparte de su implicación en el viaje polar del dirigible *Italia*.

### La época dorada de los dirigibles

En la década de los años 20 del siglo pasado se produjo un auge tremendo en el diseño y construcción de globos dirigibles, siendo los más famosos los fabricados por Graf von Zeppelin, en la población alemana de Friedrichshafen. No obstante, en Italia destacaba como gran diseñador y constructor de dirigibles el que más tarde sería el general Umberto Nobile.

Por otra parte, el gobierno fascista de Benito Mussolini quiso aprovechar las evidentes cualidades propagandísticas y de prestigio que acompañaban a los dirigibles y no perdió la oportunidad de hacerlo favoreciendo la industria aeronáutica, aunque siempre recelando de que la gloria de sus logros recayese en sus protagonistas, como luego ocurrió, y no en el régimen o en sus líderes.

En 1926 el ya famoso explorador polar noruego Roald Amundsen, junto con el americano Lincoln Ellsworth, fletaron uno de los dirigibles del tipo semirrígidos fabricados por Umberto Nobile para llegar al Polo Norte. El mismo Nobile fue el encargado de pilotarlo y, saliendo de la Bahía del Rey, en las islas Spitzbergen, realizaron una travesía de 3.400 Km hasta llegar a Alaska, después de múltiples averías y peripecias que fueron solventadas gracias a la pericia del piloto Nobile. En su viaje realizaron valiosas observaciones científicas y al paso por la vertical del Polo Norte se lanzaron las banderas de Noruega, Italia y Estados Unidos.

La prometedora carrera de los dirigibles se vio truncada con el incendio del dirigible *Hindenburg* en el aeródromo de Lakehurst (Estados Unidos) en 1937.

**La desgraciada aventura del *Italia***  
Animado por el éxito del *Norge*, Umberto Nobile consiguió convencer al gobierno italiano para realizar la misma travesía e incluso descendiendo en el Polo Norte,

ahora con el marchamo de ser genuinamente italiana, a lo que Mussolini se avino ante de la perspectiva de una magnífica propaganda para el régimen.

Se aparejó un dirigible similar al *Norge*, con un volumen de 18.500 metros cúbicos y una carga útil de 9.405 Kg. Medía 105,4 m de longitud con una velocidad máxima de 112,5 Km/h.

El *Italia* inició su viaje hacia el Polo Norte desde Milán, pasando por Alemania y Finlandia para llegar a la base de la Bahía del Rey, desde donde partiría en dos viajes previos de exploración sobre Groenlandia antes de efectuar el vuelo definitivo hacia el Polo.

Por parte del gobierno italiano se había destacado como buque de apoyo el *Citta di Milano* comandado por el capitán Romagna, que durante toda la misión se reveló como un completo incompetente para colaborar en las tareas de rescate.

Finalmente, el dirigible *Italia* inició su viaje el 23 de mayo de 1928, alcanzando el Polo Norte el día siguiente a las 00.24 h. Al igual que se hizo en el vuelo del *Norge*, se arrojaron a la banquisa una bandera de Italia, una cruz donada por el Papa y unas monedas conmemorativas.

De vuelta a la base en la Bahía del Rey se encontraron con que el mismo viento que les había ayudado a llegar al Polo les impedía, ahora, retornar con facilidad al punto de partida.

El día 25, y cuando estaban a punto de llegar, por causas que hoy en día todavía se desconocen, el dirigible empezó a inclinarse y descender al suelo donde, finalmente, colisionó dejando parte de la barquilla y diez tripulantes, uno de ellos muerto, sobre el hielo. Aligerado de peso, el dirigible volvió a elevarse, llevándose otros seis tripulantes de los cuales nunca más se supo, así como tampoco se volvieron a encontrar los restos del globo.

Entre los restos de la cabina se hallaban un receptor y un transmisor de onda corta pensados para utilizar en el caso de haber descendido sobre el Polo Norte. Inmediatamente Biagi se dispuso a montar una antena con lo que pudo recoger de los restos, puso en marcha el receptor dentro de la tienda que habían habilitado dejando el transmisor en el exterior. El transmisor tenía algunos desperfectos que impidieron iniciar las transmisiones, siguiendo el programa preestablecido, hasta el tercer día.

Con el receptor podían escuchar perfectamente la estación IDO, San Paolo de la Marina italiana en la banda de 32 m.

Biagi empezó a transmitir en la banda de 9 MHz (30 m) enviando en el minuto 55 de cada hora mensajes, en varios idiomas, tales como este:

*SOS Italia. Nobile. Sui ghiacci presso l'isola di Foyn, nord-est Spitzbergen, latitudine 80°37', longitudine 26°50' est di Greenwich. Impossibile muoversi mancando di slitte e avendo due feriti. Dirigibile perduto in altra località. Rispondere via IDO 32.*

No fue hasta el 6 de junio que Biagi pudo oír a la estación IDO que sus señales habían sido captadas por un radioaficionado ruso, Nikolai Schmidt, que dio aviso a las autoridades soviéticas que, a su vez, dieron la noticia al mundo.

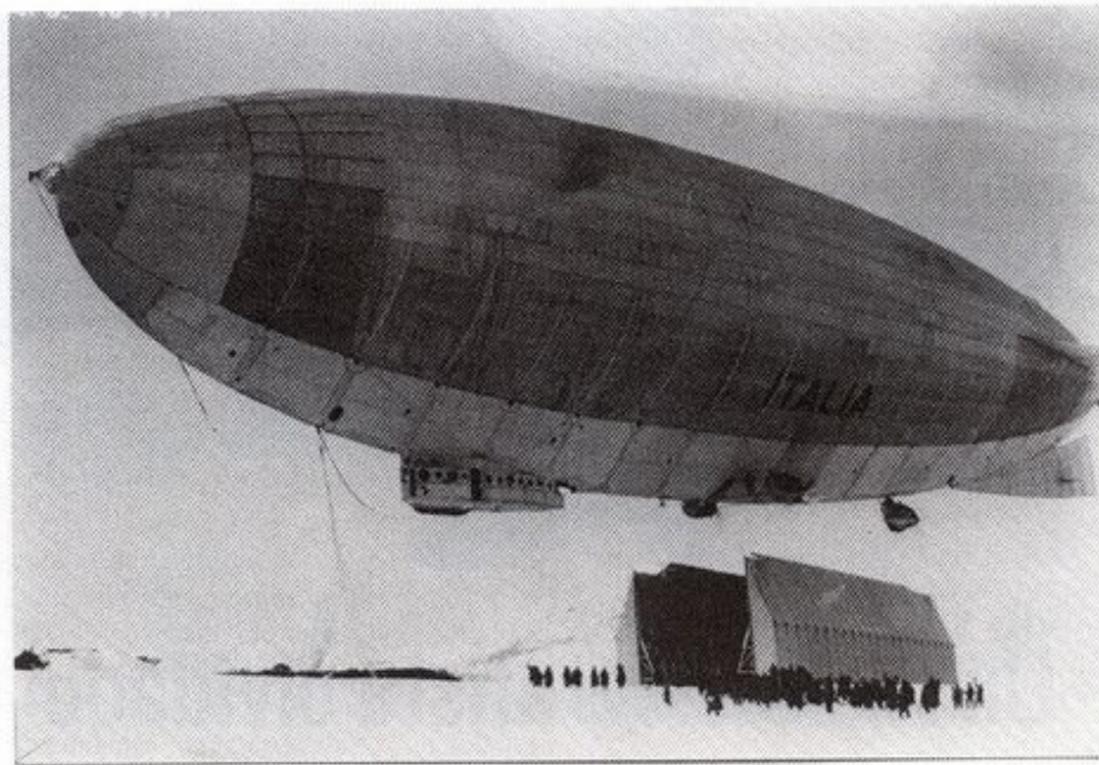
Los operadores de radio del *Cittá de Milano* se pusieron a la escucha de forma más seria de lo que habían hecho hasta entonces y consiguieron contactar con Biagi.

Ante la indolencia del gobierno italiano en iniciar las operaciones de rescate, fueron noruegos, suecos y rusos los que se

ayuda; Giuseppe Biagi prefirió quedarse con los heridos y la estación de radio para seguir intentando que se oyese sus llamadas de socorro, cosa que al final logró.

Finalmente los supervivientes que habían quedado en la tienda, así como los que habían partido a pie fueron rescatados por el rompehielos soviético *Krassin* el 12 de julio y llevados a la Bahía del Rey, donde les esperaba el *Cittá di Milano*.

Cabe también citar la expedición de rescate organizada por el explorador Roald Amundsen que a bordo de un avión francés



El dirigible *Italia*



Nikolai Schmidt



Buque rompehielos *Krassin*

pusieron en serio con esa tarea.

Un avión, dotado de esquís y pilotado por el teniente sueco Lundborg, pudo aterrizar el 23 de junio junto a los supervivientes, llevándose, por órdenes del gobierno italiano y contra toda lógica, a Umberto Nobile, en lugar de los heridos más graves, que los había.

En un segundo viaje el avión de Lundborg capotó y tuvo que quedarse con los supervivientes hasta su posterior rescate.

Previamente, cuatro de los tripulantes iniciaron a pie una caminata para recabar



La "biagina"

Lathan 47 con otros cinco tripulantes se perdió el 18 de junio en el mar de Barents, perdiendo la vida todos ellos.

### Los equipos utilizados

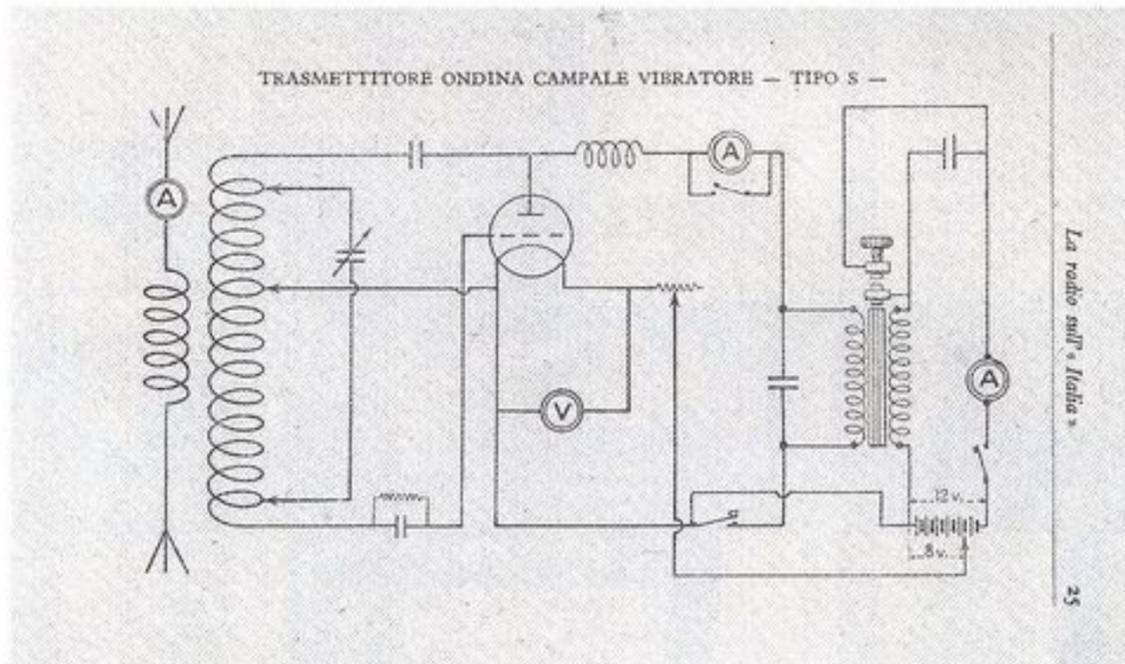
A bordo del dirigible *Italia* se disponía de un panel que albergaba un transmisor con dos válvulas T 250 OSRAM MARCONI que podía transmitir en las bandas de 900, 600 y 33 m.

Para las dos primeras bandas uti-

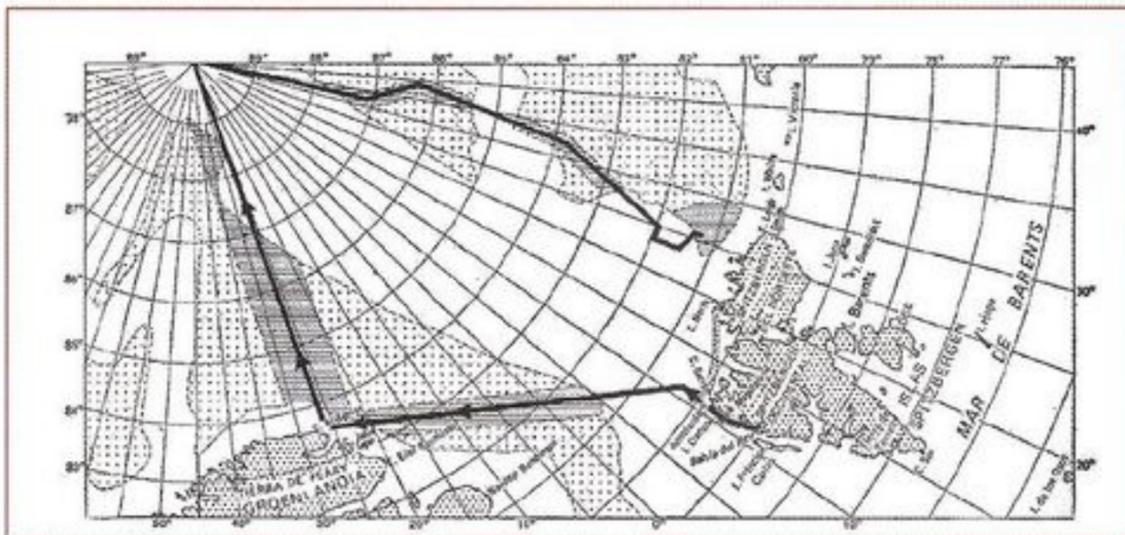
### ¿Qué fue de los personajes?

#### GIUSEPPE BIAGI

De vuelta a Italia siguió con su trabajo en la Marina participando en la Segunda Guerra Mundial como jefe de una estación militar de radio en Nogradiscio; fue hecho prisionero y llevado a un campo de prisioneros en la India. Una vez liberado, vivió en Roma donde, en la última etapa de su vida, regentó una gasolinera para poder completar su exigua pensión. Falleció el 1 de noviembre de 1965.



Esquema del transmisor de Biagi



Recorrido del *Italia*

lizaba la típica antena de los zepelines: un cable de 100 m de longitud que se dejaba caer mediante una pesada bola. Para la banda de 33 m disponía de un hilo de 21,6 m hacia la popa con una contraantena de 7,6 m hacia proa.

Los receptores eran dos E266 con válvulas del tipo S11, un receptor francés del tipo R4 y un receptor BURNDYPT 10-100 de dos válvulas S525.

El transmisor que empleó Biagi, como se puede ver en el esquema, era de una sola válvula PHILIPS T.B.4 que proporcionaba 5 W, aunque todo el transmisor consumía unos 40 W. La alta tensión de 300 V era producida por un vibrador y un transformador a partir de unas baterías de 12 V.

El transmisor absorbía unos 3 A por lo que las baterías de 100 A.h daban para una autonomía de 50-80 horas de transmisión real.

#### UMBERTO NOBILE

Después de enfrentarse a una comisión de investigación y habiendo sido responsabilizado del desastre por el gobierno de Mussolini, se marchó a la Unión Soviética donde colaboró en la creación de la industria de los dirigibles. Años más tarde se dirigió a Estados Unidos, donde dio clases en varias universidades, todas centradas en la construcción y pilotaje de dirigibles.

A su vuelta a Italia pidió una revisión de las conclusiones de la comisión investigadora y su rehabilitación como militar. Murió el 30 de julio de 1978 con el grado de general.

#### Epílogo

Aunque la expedición polar acabó en un desastre, en el cual murieron ocho hombres, fue gracias a la profesionalidad de Biagi, que supo determinar la frecuencia más adecuada para emitir y que tuvo el temple y la serenidad necesaria para transmitir cuando tenía posibili-

dades de ser oído y así ahorrar batería, y su abnegación de quedarse con sus compañeros en la llamada "tienda roja" (por el color con que la pintaron para que fuese más visible en la banquisa) y seguir transmitiendo sin descanso hasta lograr el ansiado R, R, R, por lo que pudieron salvarse los ocho tripulantes restantes.

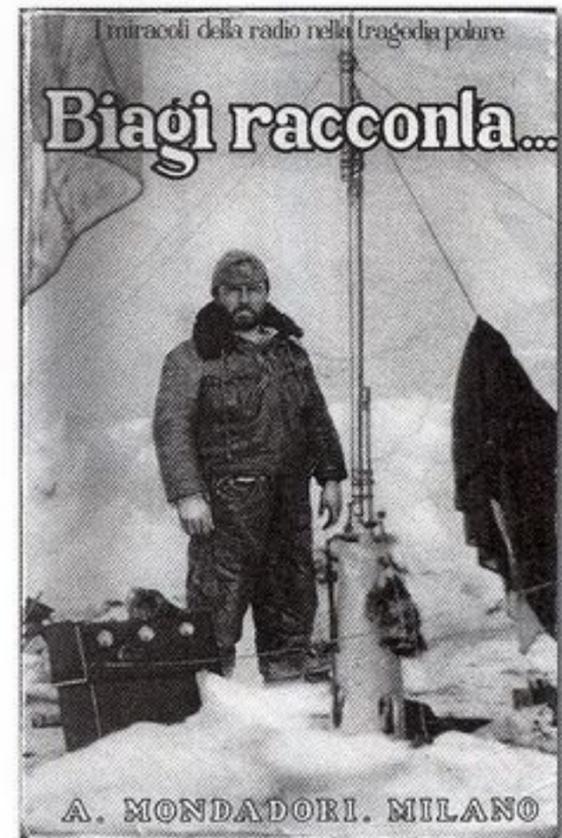
Quiere este artículo rendir, en la persona de Giuseppe Biagi, un homenaje a todos aquellos radiotelegrafistas que han sido héroes anónimos que nunca recibieron ningún reconocimiento a su labor.

### Bibliografía

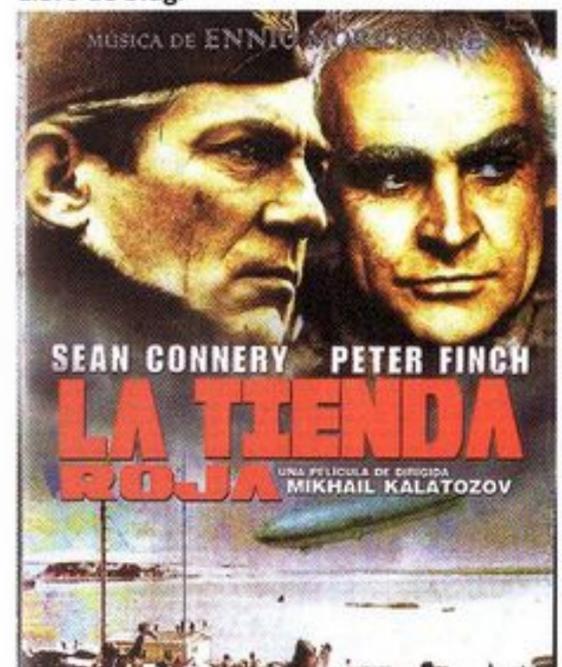
Para aquellos que desean profundizar más en esta aventura, aquí dejo unas referencias donde leer más.

- BIAGI RACONTA. Ed. Mondadori, 1929. Está en italiano.
- *La Tienda Roja*. Ed. Plaza & Janés, 1970.
- *La Tienda Roja*. Película en DVD, 1969
- QST August 2014. Artículo "Giuseppe Biagi: forgotten radiooperator".

Tanto los libros como la película todavía se pueden obtener en Iberlibro, Amazon, etc.●



#### Libro de Biagi



Película *La tienda roja*, protagonizada por Sean Connery