

Las ISLAS CANARIAS, trampolín para la TRAVESIA DEL ATLANTICO

Hace 50 años los hidroaviones de "Lufthansa" hacían excursiones turísticas en el Archipiélago

Aérea de Transportes, que acababa de establecerse con asistencia de Lufthansa. El 29 de enero de 1928 Lufthansa completó esa línea cubriendo también el tramo Marsella-Barcelona, con lo que se hizo realidad el puente aéreo Berlín-Madrid, sobre una distancia de 2100 km., la mayor ruta volada en Europa en aquel entonces.

Por otra parte, y también en 1927, el vapor "Lützow" de la Naviera Norddeutscher Lloyd transportaba en sus cruceros a las Islas Canarias un avión Junkers F14 de Lufthansa (tipo hidroavión). Una vez llegado a las Islas, el hidroavión pasaba al mar para levantarse a excursiones turísticas al estilo de vuelos de reconocimiento, memoriables en el cincuenta aniversario de la relación que une a Lufthansa con Canarias en este año 1977. Aunque parezca una curiosidad, estas "extravagancias" forman parte de la gran acción preparatoria para el tráfico aéreo sobre el Atlántico. Fue en estas pruebas que se revelaron y solucionaron importantes problemas de cooperación entre el avión y el barco. A raíz de las experiencias en ellas recogidas pudieron concebirse más adelante los equipos técnicos esenciales para la realización de los vuelos de correo trasatlánticos con base de apoyo en Las Palmas.

El 6 de julio de 1927 a las 12,30 horas amarró en la bahía de Gando el primer hidroavión, mandado por Lufthansa para explorar las posibilidades de establecer el servicio sobre el Atlántico Sur. Se trató de un Dornier - Wal - Fahgboot D 1443 "Lübeck",

Para el hombre moderno es natural el que aviones a reacción como el "Jumbo", con capacidad para cerca de 400 pasajeros, lo transporten con velocidades que rozan los 1000 km/hora de Frankfurt a Las Palmas. Duración del vuelo: 4 horas y quince minutos -sin escala. Los hay que los encuentran poca cosa, y además se molestan de que no exista aún el cielo "monstop" Nuremberg-Arrecife. ¿Dónde han quedado los "buenos tiempos viejos", cuando se iniciaron los vuelos a las Islas Canarias, cuando el espíritu pionero de los aviadores todavía se cotizaba muy alto? Servir la ruta Berlín-Frankfurt-Marsella-Barcelona-Sevilla-Las Palmas en 1936 fue una hazaña, aún cuando su objetivo se limitaba al transporte de correo, que se realizaba en 25 horas.

A principios del año 1976 se cumplió el 50 aniversario desde la fusión de las compañías de aviación alemanas "Deutscher Aero Lloyd AG" y "Junkers Luftverkehr AG", que hizo nacer a la "Deutsche Lufthansa A. G.", la hoy mundialmente conocida "Lufthansa". Ese año y el presente de 1977 no solamente recuerdan hechos históricos de la aviación comercial alemana, sino también de las Islas Canarias que están vinculados a aquéllos y tuvieron su puesto vanguardista en la preparación y realización del tráfico aéreo por las rutas del Atlántico sur, extensión que cubre 14000 hm., desde Alemania vía Francia, España, Africa del Norte y el Atlántico hasta la costa del Continente Sudafricano, y que en 1934 se voló a título regular en cuatro a cinco días.

Uno de los objetivos de la fundación de Lufthansa fue vincular a Alemania con los países extraeuropeos con los que mantenía las más fuertes relaciones comerciales, sobre todo en las Américas y el Lejano Oriente. A fin de explorar las posibilidades para vuelos trasatlánticos, ya en 1926 se embarcó un hidroavión "Dornier-Wal" para ser llevado al

Brasil y efectuar allí las pruebas iniciales.

En 1927 se extendió el servicio Berlín-Ginebra hasta Marsella, lográndose de esta manera acortar distancias para llegar a una primera gran meta: el enlace aéreo entre Alemania y España. El 14 de diciembre del mismo año se inició el servicio Madrid-Barcelona por Iberia Compañía

dotado de dos motores BMW VI, con una potencia de 500/600 PS cada uno y pilotado por el capitán aeronáutico, "navegante de gran travesía aérea", Josef Kaspar. Para cubrir la última etapa desde Cádiz, una distancia de 1373 kilómetros tardó 7 horas, lo cual equivale a una velocidad media de 180 Km/hora.

A continuación se realizaron vuelos sobre las Islas Canarias que al tiempo que fueron completando anteriores vuelos de prueba, sirvieron para explorar el Archipiélago. Finalizado el programa, el 12 de julio salió el hidroavión para regresar a su origen.

En el año 1929, y en el marco del progresivo establecimiento de una línea aérea de correo entre Alemania y América del Sur, un avión Arado VI, propulsado por un motor Hornet-BMV de 525 HP, voló de Berlín vía Marsella a Sevilla. Su gran logro fue el haber cubierto en solo 15 horas la distancia de 2.591 km. Poco tiempo más tarde, el 5 de diciembre del mismo año, aquel aparato siguió vuelo de Sevilla a las Islas Canarias en un plan exploratorio. La travesía de



Paso del zepelín por Las Palmas hace más de cuarenta años.

Esta compañía fue pionera en la travesía del Atlántico Sur

los 1.600 km. que separan Sevilla de Tenerife la realizó en 10 horas y 40 minutos y la terminó en un campo de aterrizaje preparado cerca de Santa Cruz. Desde allí realizó una serie de vuelos de reconocimiento sobre las Islas Canarias, en el transcurso de los cuales también hizo escala en el campo de aterrizaje provisional que hubo en las inmediaciones de Gando. Trágicamente aquel avión se estrelló en su viaje de regreso a Alemania el 19 de diciembre, cuando atravesaba una neblina

cerca de Neuruppin, que causó la muerte a sus dos pilotos.

Después de aquellas pruebas se organizó una tercera expedición, una vez más con el hidroavión Dornier - Wal que amarró en el puerto de Las Palmas el 31 de marzo de 1930. Satisfactoriamente concluida, y una vez otorgados los derechos de tráfico por las autoridades españolas, se abrió la línea aeropostal sirviendo las ciudades de Barcelona, Sevilla, Cádiz y Las Palmas. El correo, que para ser expedido de Ale-

mania a América del Sur antes necesitaba 18 días, gracias al nuevo enlace aéreo con las Islas Canarias solo tardaba 11 días. El sistema fue el siguiente: el correo se transportaba de Alemania a Canarias por avión, aquí se transportaba a un barco que lo llevaba a la Isla de Fernando Noronha (a 390 km de la costa brasileña, a la altura de Natal); en aquella isla se pasaba de nuevo al avión, perteneciente en este lado del Atlántico al Sindicato-Condor, que servía las principales ciudades sudamericanas.

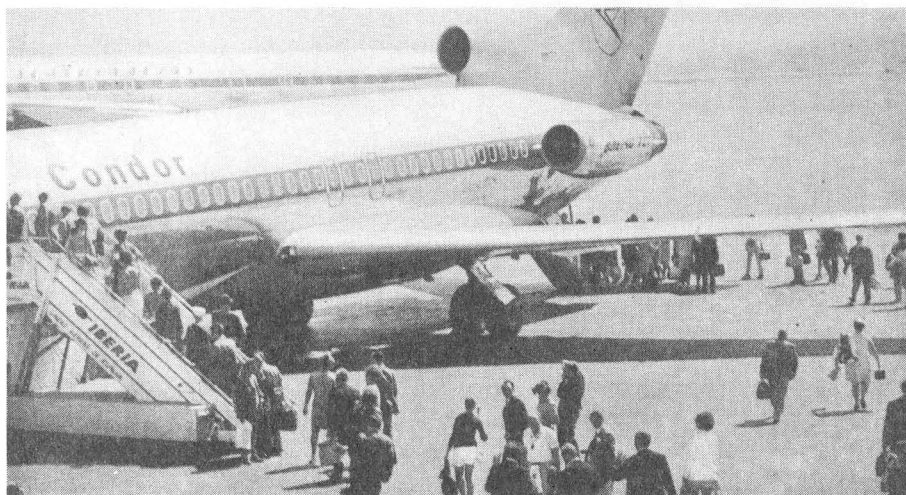
Los avances conseguidos, aún siendo impresionantes, no pudieron contentar a los organizadores del transporte aéreo. ¿Pero, qué hacer si la autonomía de los hidroaviones Dornier-Wal no permitía atravesar el Atlántico sin escala?

El 1º de julio de 1932 Lufthansa chartó el vapor "Wes-

Las ISLAS CANARIAS, trampolín para la TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO

tfalen" a la Naviera Norddeutscher Lloyd con objeto de convertirlo en base flotante. Le hizo hacer algunas reformas entre las cuales destacaba el montaje de una catapulta Heinkel con un largo de 80 m. y capaz de lanzar aviones proporcionándoles una velocidad inicial de 120 Km/hora. Este dispositivo se encontraba completado por una especie de estera gigante de arrastre y una grúa en la popa que servían para llevar a remolque al avión amarrado y subido a bordo.

Una vez estacionado el barco de abastecimiento en una zona cercana a la ciudad de Bathurst (hoy Banjul) frente a la costa Africana, el 3 de fe-



brero de 1934 salió de Stuttgart el primer vuelo postal. Un avión Heinkel HR70 llevó 48 kg de correo vía Marsella y Barcelona a Sevilla, donde fueron transbordados a un avión JU52 que siguió vuelo a Las Palmas. El mismo tipo de avión a continuación cubrió el tramo Las Palmas - Bathurst y dejó su cargamento en el vapor "Westfalen" que lo esperaba con un hidroavión Dornier-Wal a bordo y zarpó en dirección a Natal, destino del que 36 horas más tarde despegaría, catapultado desde el Atlántico, el Dornier-Wal. En Natal aviones del Sin-

dicato Condor recogieron el correo para su reexpedición a otras ciudades del continente. La duración del primer transporte mixto marítimo-aéreo de correo vía el Atlántico del Sur, de Sevilla a Natal fué de 79 horas. Para asegurar el transporte de regreso el vapor "Westfalen" se desplazó hasta un punto en el centro del Atlántico que pudo ser alcanzado por el hidroavión desde Natal. Una vez levantado a bordo, el avión fue repostado y seguidamente catapultado de nuevo al aire para continuar vuelo a Bathurst.

Más tarde, y con motivo de la retirada temporal del "Westfalen" para reformar sus instalaciones técnicas, el dirigible "Graf Zeppelin" se hizo cargo del transporte de correo sobre al Atlántico del Sur. Con tal fin aviones llevaron el co-

reo hasta Las Palmas, dándose luego la curiosa circunstancia de que debido a la ausencia de postes para el amarre en Gando, el dirigible se acercaba al suelo con una soga colgante a la que los sacos fueron enganchados desde un camión en movimiento. El correo de vuelta se arrojaba del dirigible a la altura de Gando, cayendo en paracaídas, para, a su vez, ser pasado a aviones que lo esperaban.

En agosto de 1934 además entró en servicio la motonave "Schvabenland", que, estacionada en Bathurst, catapultaba

los aviones en dirección a Fernando Naronha, donde los esperaba el "Westfalen" para repostarlos. De esta manera se logró realizar un servicio aerepostal por semana, a partir de noviembre del mismo año.

Indudablemente el cruce del Atlántico Sur constituye una empresa pionera con la que Lufthansa ha contribuido al desarrollo del transporte aéreo. Difícilmente nos imaginamos hoy los sacrificios y esfuerzos que ha costado sobre todo al diverso personal directamente implicado, como pilotos, ingenieros y operarios de tierra, que, a pesar de numerosos contratiempos climatológicos y técnicos, de des acostumbrados vientos y lluvias tropicales, enfermedades exóticas, etc., hicieron posibles los vuelos de correo lejos de su patria. Estos servicios encontraron su fin al estallar la Segunda Guerra Mundial, después de haberse realizado unas 480 travesías sobre el Atlántico del Sur.

El paréntesis impuesto por la guerra no permitió la reanudación de los servicios de Lufthansa a América del Sur hasta el 15 de agosto de 1956, cuando con un avión Superconstellation sirvió la ruta Hamburgo-Düsseldorf-Frankfurt-Paris-Dakar-Rio de Janeiro y así recogió una tradición que había comenzado el 3 de febrero de 1934. En Canarias el emblema de color amarillo-azul, reminiscencia de la predecesora Junkers Luftverkehr A. G. con la grulla en el círculo, aportación de la otra compañía fundadora, Deutscher Aero Lloyd A. G., está bien visto hoy como antes, avalado por los servicios que Lufthansa viene realizando a estas Islas desde el 1º de diciembre de 1936.

MORTON DOUGLAS