

Agosto de 1938 - Berlín-Nueva York-Berlín
en tiempo récord

El Focke-Wulf «Condor» Brandenburg, prototipo de los aviones transatlánticos de pasajeros

FELIPE EZQUERRO
Fotos: cortesía de Lufthansa

BIEN cargado de acontecimientos aeronáuticos estuvo el año 1938. Prueba de ello son los vuelos de Howard Hughes y de Douglas Corrigan a que nos hemos referido en nuestros dos últimos artículos y, sobre todo, el que ocupará hoy nuestro análisis y comentario. La verdad es que, en su momento, aislado del mundo dentro del infierno rojo del Madrid comunista, no pudieron ser vividos personalmente por este cronista, que hubo de esperar al 28 de marzo de 1939 -fecha de entrada de las tropas nacionales en la capital- para recuperar su plena libertad, llevando la mente y el corazón lacrados por dolorosos recuerdos, como el de la trágica «saca» de 38 compañeros de cautiverio del sótano tercero derecha de la cárcel de Ventas, que fueron sacrificados en Paracuellos de Jarama en la madrugada del 28 de noviembre de 1936.

Un inmediato flash-back, al volver a la vida, nos permitió ponernos al día reconstruyendo minuciosamente los hechos y circunstancias relativos al vuelo quizá más importante de la inmediata guerra mundial: el efectuado en tiempo récord, de Berlín a Nueva York y regreso, por un avión de novísima técnica, el Focke-Wulf Fw 200 S-1 «Condor», en el mes de agosto de aquel año. Conviene tener en cuenta que todos los ensayos realizados hasta entonces con vistas al establecimiento de servicios transoceánicos regulares lo habían sido utilizando hidroaviones,

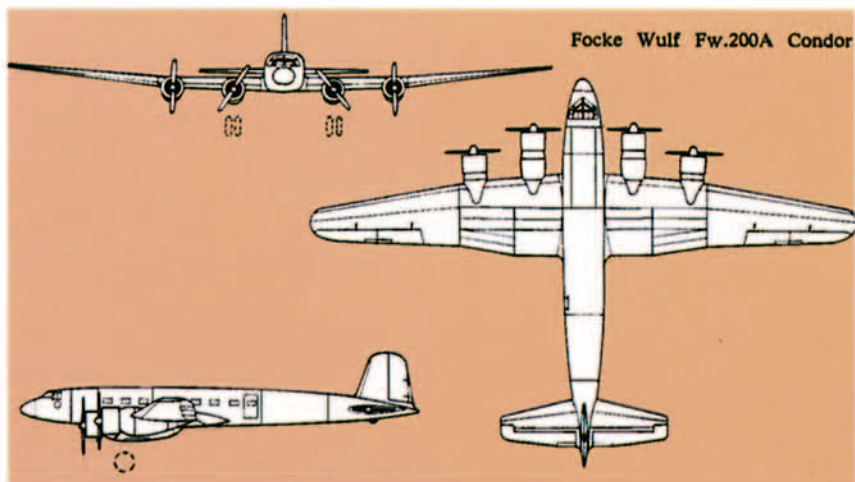


con las solas excepciones del trimotor francés Couzinet 70 «Arc-en-Ciel» -de insólito perfil y escaso rendimiento- y del tetramotor Farman F.220/2200 -anacrónica estructura, negación de la aerodinámica-, de la misma nacionalidad, ambos sobre el Atlántico Sur, con

Tras su vuelo sobre el Atlántico el «Condor» pasa sobre las primeras tierras americanas.

un total de algo más del centenar y medio de travesías entre 1933 y 1938. Uno y otro presentaban diseños que luego no prosperaron.

La Pan American yanqui se sirvió de los hermosos hidros Sikorsky S-42 y Martin 130 en sus pruebas transpacíficas de 1934 y 1935 y sobre el Atlántico Norte, en 1937; la Imperial Airways británica lanzaba en 1937 y 1938 a esta misma aventura el Short S-23 «Caledonia» y el original combinado Short-Composite «Mercury-Mayo». Francia se decidiría en este último año a seguir los mismos pasos con el gigantesco hexamotor Latécoere 521 «Lietenant de Vaisseau París», y Alemania lo haría con el tetramotor hidroavión de flotadores Blohm & Voss Ha.139. Ya en 1936 la Lufthansa había efectuado cuatro viajes de ida y vuelta, a título experimental, entre Lisboa-Azores-Bermu-



Tríptico del avión.



Momento en que el avión alemán se dispone a tomar tierra en Floyd Bennett Field.



El Focke Wulf germano descansa en el aeropuerto neoyorquino de Floyd Bennett Field después de su vuelo directo desde Berlín en poco más de 24 horas y media.

das y Nueva York por medio de dos hidros postales Dornier Do.18, con apoyo en el barco-nodriza/catapulta «Swabenland».

Y en el Atlántico Sur había convertido en rutinario el salto del Africa Occidental al Brasil, acumulando

desde 1934 a 1937 más de 300 travesías en Dornier «Wal» y Do. 18, con escala intermedia en los barcos auxiliares, en un perfecto servicio regular postal, en tanto que Air France, en «la Ligne» legendaria de Mermoz y Saint Exupery, sumaba más de un centenar de vuelos con sus hidroaviones de cuatro motores Latécoere 300/301 y Blériot 5190, cumpliendo análogo cometido.

Frente a este despliegue de la hidraviación, el Focke-Wulf Fw 200 S-1 «Condor» representaba la nueva fórmula que acabaría imponiéndose con el tiempo, en breve plazo: el monoplano metálico terrestre de cuatro motores. Es evidente que, con ligeros retoques en las líneas de su diseño este es el tipo de avión que surca hoy, al cabo de los años, las rutas comerciales de todo el mundo.

Adelantándose en varios meses a los primeros proyectos norteamericanos, Kurt Tank, director técnico de la firma alemana Focke-Wulf, había propuesto a la dirección de Lufthansa el 16 de julio de 1936 su tetramotor Fw 200 S-1 «Condor», comprometiéndose a que el prototipo volaría dentro de un año. La fecha fue sobrepasada en sólo once días, cuando el primer ejemplar del nuevo aparato saltaba al aire el 27 de julio de 1937.

Y un año más tarde, al mando de los comandantes Alfred Henke y Rudolf von Moreau, este primer «Condor», bautizado «Brandenburg» y ostentando la matrícula civil D-ACON, despegó del aeródromo berlinés de Staaken rumbo a Nuevo York en vuelo directo. La tripulación se completaba con el radiotelegrafista Walter Koben y el mecánico Paul Dierberg.

Hemos de detenernos un momento al hablar de la tripulación porque Henke y von Moreau tuvieron una actuación relevante en los primeros meses de la guerra española. Henke volaba el Junkers Ju 52 D-APOK, de Lufthansa, cubriendo la línea Bathurst-Villa Cisneros-Las Palmas, cuando, por una serie de circunstan-

cias imposibles de resumir aquí, aparece en Tetuán coincidiendo con el Alzamiento Nacional. De allí, saldría el 23 de julio con dirección a Berlín, llevando a bordo una misión urgente encabezada por el capitán Francisco Arranz Monasterio, hombre de gran prestigio profesional, encargado de conseguir de Alemania la venta de aviones para las fuerzas nacionales y que fue cumplida con éxito, como es sabido.

Henke participó en acciones de guerra como miembro de la Legión



El comandante Henke en el momento de abandonar el avión a su llegada a la ciudad de los rascacielos.

Condor, protagonizando un hecho histórico en unión del piloto español, capitán Presa, verdadero conductor de la acción. El 23 de agosto de 1936 su Ju 52 llevó al Alcázar de Toledo sitiado «el primer mensaje del Caudillo y la primera noticia de nuestra España», según reza una foto con autógrafo del laureado coronel Moscardó que hemos podido tener en nuestras manos en casa del heroico aviador español, Medalla Militar individual, hoy prestigioso general en la reserva, Manuel Presa Alonso.

En cuanto a von Moreau, leemos en el libro Guerra en el Aire, del glo-

rioso García Morato, tomada de su cartilla de vuelo, esta anotación: «Día 28 de agosto de 1936.- Salamanca. Von Moreau. Bombardeo nocturno del Ministerio de la Guerra y estación del Norte de Madrid, a 500 metros de altura: 2 horas 15 minutos». Por cierto que en esta operación, de precisión difícilísima, una bomba cayó en el jardín que hay frente a la calle de Alcalá y Cibeles y otra, salvando el Palacio de Buenavista, en la parte posterior que da a la calle de Prim. Ambos aviadores fueron condecorados al término de la guerra.

Bien: dejamos líneas atrás al Brandenburg en la fecha del 10 de agosto de 1938 en el momento de despegar. Son las 19 h. 53 min. cuando el Focke-Wulf, con un peso total de 18 toneladas, comienza a rodar sobre la pista. El avión sobrevuela Hamburgo 50 minutos después y en seguida se enfrenta con el Atlántico por la ruta del Norte. Volando a una altitud de 2.000 metros Henke pasó sobre Terranova al día siguiente alrededor de las 13 h. 40 min. y aterriza, finalmente en Floyd Bennett Field, Nueva York, después de un vuelo de 24 horas y 36 minutos. Como la distancia cubierta según una línea ortodrómica fue de 6.378 kilómetros el avión desarrolló una velocidad media de 255 kilómetros por hora.

El viaje de vuelta se inició dos días después. El avión llevaba en sus depósitos

10.130 litros de combustible al abandonar la pista de despegue neoyorquina a las 14 h. 05 min. En esta ocasión la altura de vuelo escogida fueron los 3.000/4.000 metros en busca de las condiciones más favorables. Controlado el paso del Brandenburg por Rhode Island y Cap Race, la toma de tierra del aparato en el aeropuerto berlinés de Tempelhof se produjo el día 14 a las 9 h. 57 min., después de un viaje de 19 horas 54 minutos de duración, a la velocidad de crucero de 320 kilómetros por hora, marca verdaderamente notable para la época.



La tripulación es saludada. Delante de una batería de micrófonos, entre el mecánico Paul Dierberg y el radiotelegrafista Walter Koben, ambos con mono blanco, el representante de la autoridad portuaria americana saluda a los pilotos Alfred Henke y Rudolf von Moreau.

Así de sencillo, sin pequeñas anécdotas ni grandes manifestaciones populares, fue la historia de este extraordinario vuelo que prefiguraba ya el de las grandes líneas aéreas del futuro. Con frase del historiador Ron E.G. Davies diremos que las largas pistas pavimentadas de despegue que la gran conflagración demandaría al poco tiempo para los pesados aviones terrestres del gigantesco puente aéreo militar USA-Europa marcarían el éxito de la fórmula del Focke-Wulf y el ocaso definitivo de la era del hidroavión.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL AVIÓN

El Fw 200, los antecedentes de cuya construcción han sido ya reseñados, estaba impulsado por cuatro motores BMW 132 DC, de 870 CV (a 2.500 metros de altitud). Medía 32,84 m. de envergadura por 23,85 m. de longitud y 6 m. de altura, siendo la

superficie de sustentación de 118 metros cuadrados. Pesaba vacío 9.200 kgs. y su peso total normal era de 14.000 kgs. Tenía un techo de 6.100 metros, una velocidad máxima de 375 kilómetros por hora al nivel del mar y una velocidad de crucero de 350 kilómetros por hora. El radio de acción máximo superaba los 6.500 kilómetros. La capacidad normal de transporte para distancias inferiores era de 26 pasajeros.

El 26 de noviembre de 1938 este mismo avión D-ACON estableció un récord de velocidad en la ruta Berlín-Tokio -14.280 kilómetros-, con escalas en Basrah, Karachi y Hanoi, en un tiempo de 46 horas y 8 minutos. En su viaje de regreso, al tomar tierra al borde de la bahía de Manila, sufrió un accidente con importantes averías y fue dado de baja el 6 de enero de 1939.

Una prueba más de sus brillantes prestaciones dio el Fw 200 pocas semanas antes de que estallara la Segunda Guerra Mundial. Otro ejem-

plar, con la matrícula D-AXFO, bautizado Pommern, bajo el mando del propio Alfred Henke, esta vez con cinco acompañantes, los señores Shuster, Brachwitz, Rosink, Radzey y Dalldorf, llevó a cabo entre el 27 y 29 de junio de 1939 el vuelo Berlín-Sevilla-Bathurst-Natal-Río de Janeiro en 40 horas y 54 minutos (con un tiempo efectivo de vuelo de 34 horas 47 minutos). La etapa transatlántica Bathurst-Natal fue cubierta en 9 horas 49 minutos, a una media de 322 kilómetros por hora.

Se construyeron en total alrededor de 280 unidades del «Condor», doce y media en la versión comercial original para las líneas aéreas germanas, danesas y brasileñas, y el resto en la versión militar derivada, siendo de destacar su actuación durante la Gran Guerra como avión de reconocimiento marítimo de gran alcance, que tantos éxitos logró en la lucha contra los convoyes aliados, en colaboración con los submarinos. ■