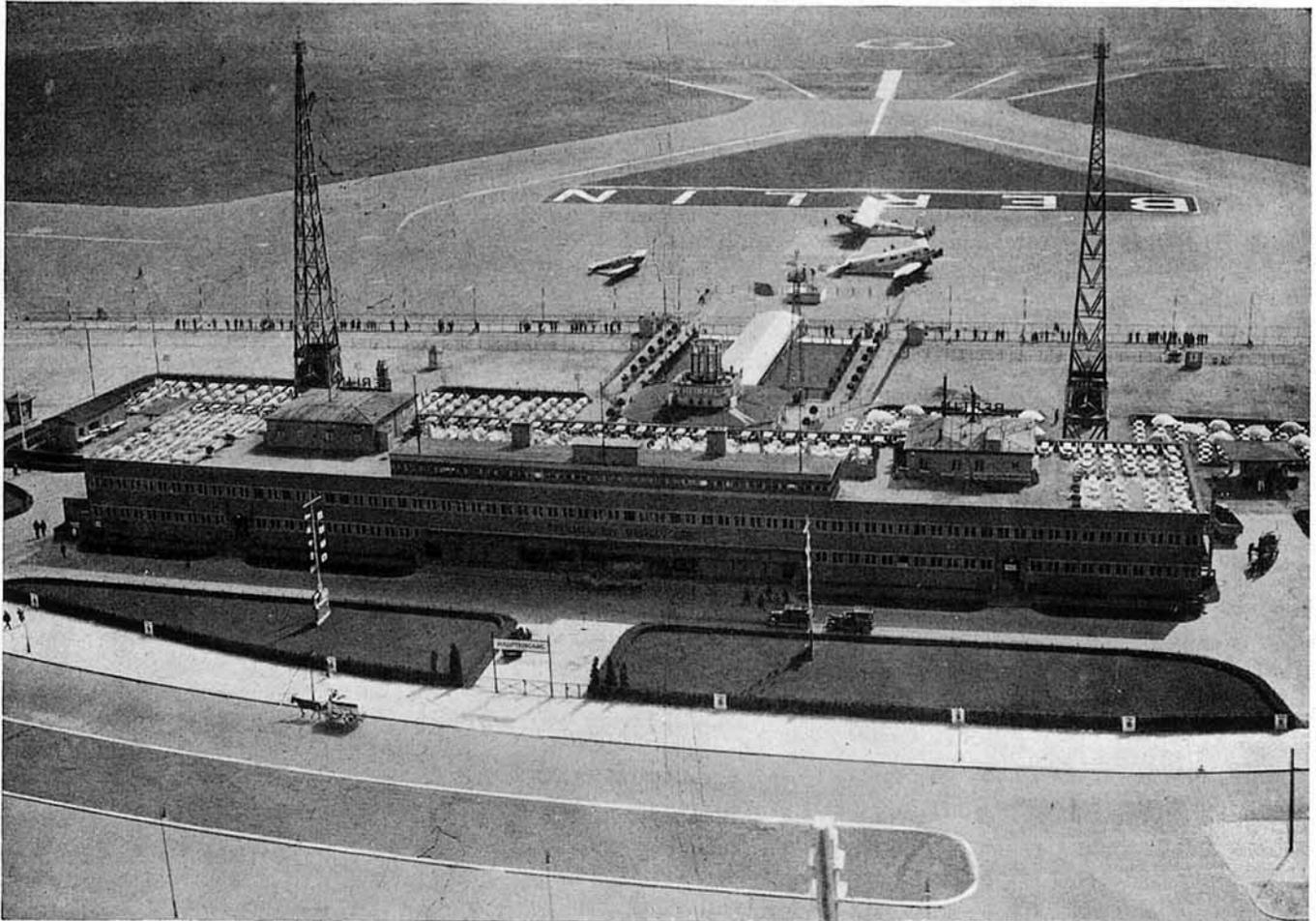


La reorganización de la Aviación alemana

Por ERWIN RIESCH



Aeropuerto de Tempelhof (Berlín).

DESPUÉS que en 30 de enero de 1933 el presidente Hindenburg llamó al jefe de los nacionalsocialistas para encargarle de la Cancillería, fué (según se esperaba), nombrado Hermann Goering, uno de los más íntimos colaboradores de Hitler, director de la Aeronáutica alemana. En primer lugar, fué creado un Comisariado general (Reichskommissariat) de Aeronáutica, que desde el 5 de mayo ha quedado transformado en Ministerio.

El ministro Goering es el primer ministro de Aeronáutica del mundo que antes de ocupar el Ministerio era ya un aviador célebre. Intervino en la guerra mundial desde sus comienzos: primero, como observador; luego, como piloto. Como aviador de caza tuvo tal éxito, que en 1918 fué nombrado comandante de la escuadra Richthofen, la más célebre de las escuadras alemanas de la Gran Guerra. Por el extraordinario valor que demostró en la lucha aérea, fué condecorado con la cruz «Para el Mérito».

Terminada la guerra, estuvo unos años como piloto y organizador técnico al servicio de Empresas escandinavas de transporte aéreo. Todavía hoy, ya ministro, hace sus viajes en un *Junkers Ju 52/3 m.*, ocupando el puesto de piloto.

Como consecuencia de la actividad del ministro Goering, serán reorganizados todos los ramos de la Aviación, y de esa forma mejorarán la pujanza y la importancia de la Aviación hasta el punto de que en esta materia podamos colocarnos entre los primeros países.

Hoy ya se ve algo, pero ha de notarse mucho más y de forma significativa en el año próximo, quedando clara la importancia de este impulso.

Como el Ministerio de Aeronáutica requiere una serie de importantes Negociados, ha sido creada una Subsecretaría, y para ella ha sido nombrado Erhard Milch. El nuevo subsecretario también participó activamente en la

guerra como aviador. Luego ha tomado parte principal en la Aviación comercial alemana. Él fué uno de los dos directores de la *Deutsche Luft Hansa*. Al lado del subsecretario, y como jefe de información del Ministerio, figura Heinz Orlovius.

El nuevo Ministerio de Aeronáutica está dividido en cinco Negociados:

Negociado I. — Comunicaciones aéreas y Derecho aeronáutico.

En esta sección se atienden las cuestiones de política aeronáutica, derecho aéreo nacional e internacional, comunicaciones aéreas y defensa contra el espionaje.

Negociado II. — Técnica.

Se ocupa de cuestiones de investigación, invenciones, desarrollo de la construcción de aviones y motores, concursos técnicos y administración del material que pertenece al Estado.

Negociado III. — Economía.

Tiene competencia en cuestiones de administración y organización financiera.

Negociado IV. — Enseñanza y deporte.

Aquí se incluye la Escuela alemana de Aviación comercial (*Deutsche Verkehrsfliegerschule*) y las demás escuelas de aeronáutica. Este Negociado ha emprendido la tarea de desarrollar un movimiento deportivo en Aviación.

Negociado V. — Protección contra los ataques aéreos.

Este Negociado debe procurar hacer conocer a la población los peligros de un posible ataque aéreo y el modo de defenderse. Más tarde debe atender a la construcción de lugares protegidos contra la Aviación en los nuevos edificios.

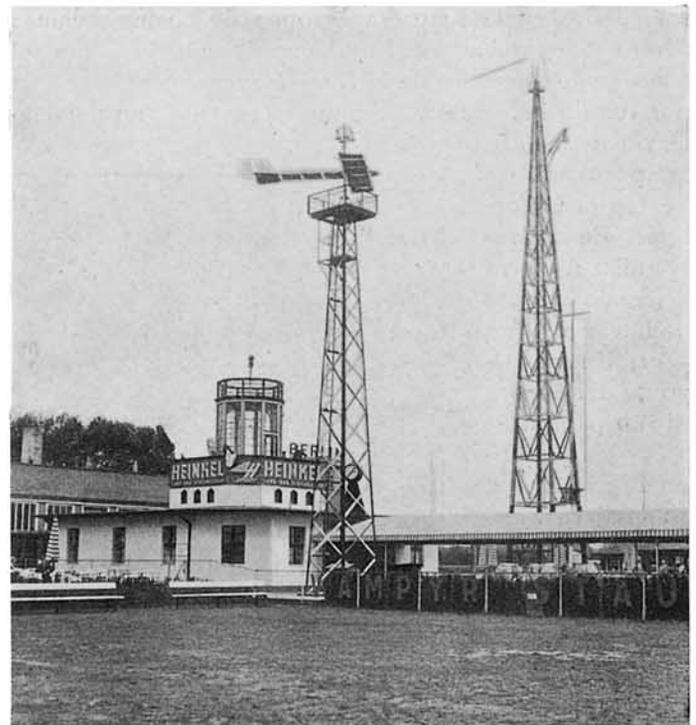
Corresponde también al Ministerio el servicio de protección de vuelos (*Reichsamts für Flugsicherung*), que ahora tiene la dirección de todos los servicios técnicos de la Aviación nacional.

Es sin duda interesante para España conocer el régimen de las líneas aéreas en Alemania, pues es de recordar que no existe en Alemania un monopolio de líneas aéreas. Además de la *Deutsche Luft Hansa A. G.*, hay otras Sociedades comerciales dedicadas al transporte aéreo, bien que éstas no tengan una importancia nacional, ya que las líneas más importantes las sirve la *Luft Hansa*. Por eso merecen ser detalladamente expuestos los planes de la *Luft Hansa*.

La velocidad media en viaje de los aviones de línea de la *Luft Hansa* desarrollada este año en los servicios regulares oscila entre 160 y 180 kilómetros por hora. Como los ferrocarriles alcanzan en la línea Berlín-Hamburgo una velocidad media de 120 kilómetros por hora, resulta bastante baja aquélla, y de no poderse elevar la velocidad actual de los aviones, la competencia del ferrocarril sería temible, pues—como es sabido—en el avión hay que agregar al tiempo de viaje el entretenimiento en los aerodromos que no están—como las estaciones ferro-

viarias—en la misma ciudad. A ese fin se pretende que en los trayectos más largos los aviones alcancen en el año próximo una media de 240 kilómetros por hora. En las líneas interiores serán utilizados los aparatos del tipo antiguo y se logrará aumentar su velocidad en un 20 por 100 merced a mejoras aerodinámicas.

Para abreviar la duración de los viajes entre las grandes ciudades, por ejemplo, en las líneas Berlín-París, Berlín-Londres, Berlín-Roma, Berlín-Amsterdam, etcétera, hay que establecer líneas directas sin aterrizaje en aerodromos de escala. También van a ser mejor organizados los servicios nocturnos para poder acelerar el servicio postal.



La torre de dirección de vuelos, T indicadora del viento, y, a la derecha, uno de los postes de antena de la radio, del aeropuerto de Tempelhof (Berlín).

En breve serán inauguradas dos nuevas grandes líneas: Berlín-China y Berlín-Sudamérica. La línea Berlín-Moscú-Shanghai tiene 9.000 kilómetros de extensión. Entre Berlín y Moscú (1.500 kilómetros) serán utilizados aparatos de la Sociedad ruso-alemana *Deruluft*. De los trayectos más largos, Moscú-Kazan-Sverdlofsk-Omsk-Sempalatinsk-Chuguchag (5.000 kilómetros), estarán encargados los rusos. El servicio de la línea Chuguchak-Urumchi-Shanghai-Peiping-Canton será sostenido por la Sociedad *Eurasia*, Compañía china que utiliza cinco aviones alemanes *Junkers*, servidos por la *Luft Hansa*. La *Luft Hansa* participa en un tercio del capital de la Compañía *Eurasia*. Y en la actualidad funciona regularmente la línea Berlín-Shanghai, con excepción de los 600 kilómetros del trayecto Chuguchak-Urumchi. Apenas sea colmada esa laguna podrá ir una carta de Berlín a Shanghai en tres o cuatro días en vez de seis semanas.

La *Luft Hansa* ha emprendido este verano una serie de vuelos entre África y Sudamérica con hidros del tipo *Dornier Wal*. Se trata de un ensayo efectuado con el buque *Westfalen*, provisto de rampa de amarre y catapultas. Los ensayos llevados a cabo han satisfecho a la Compañía. También este verano será establecida una línea postal entre Bathurst (Gambia inglesa) y Natal, a cuyo efecto el buque *Westfalen* servirá de punto de apoyo. El correo aéreo saldrá de Berlín con aviones muy veloces hacia Bathurst. De Natal pasará el correo a un avión del *Kondor Syndicat Ltda.*, entidad en relación con la *Luft Hansa*. El dirigible *Zeppelin* atenderá el servicio de pasajeros.

La *Luft Hansa* alemana es, con la Compañía holandesa *R. L. M.*, la Empresa europea de comunicaciones aéreas que trabaja con mejores resultados. En el año 1932 los ingresos de la *Luft Hansa* ascendían a 37,2 por 100 de los gastos. Y aun sería posible un negocio mayor si existiese una pequeña serie de tipos uniformes. En adelante utilizará cuatro clases de aviones de línea:

a) Un solo tipo de avión para cinco pasajeros.

b) Un solo tipo de avión para 10 pasajeros.

c) Un solo tipo de avión para 15 pasajeros.

d) Diversos tipos de aviones e hidros para servicios especiales, por ejemplo, aviones gigantes como el *Junkers G. 38*, aviones muy veloces como el *Heinkel He. 70*, etc.

En cuanto a la fabricación de aviones y motores de Aviación, la industria alemana ha logrado, por su calidad, un prestigio mundial. En algunos aspectos son aún hoy sus productos superiores a toda competencia. La calidad es verdaderamente notable, pero el volumen de producción no puede avanzar, debido a que las potencias aliadas y asociadas prohibieron a Alemania en 1926 toda construcción de aviones militares. Además, como según el artículo 198 del Tratado de Versalles, Alemania no puede tener Aviación militar, la industria alemana de aviones carece de este precioso apoyo, de lo cual disfrutaban las industrias de otros países donde la Aviación militar puede desarrollarse libremente.

Las fábricas alemanas construyen aparatos de todos los tipos para deporte, enseñanza, acrobacia, turismo y comercio, estando dotados de motores con potencias de 20 cv. en adelante. *Junkers* construye también motores

de aviación *Diesel*. La producción atiende los deseos de los compradores y no existe, como en otros países, una política oficial de prototipos.

Todos los alemanes amigos de la Aviación deportiva constituyen actualmente la *Deutscher Luftsport-Verband* (DLV-Unión alemana de deporte aéreo). Como se sabe, son muchos millares los socios que cuidan de sus aviones sin motor, y esto da idea de la extensión de la aludida organización. Figura como presidente el capitán Loerzer, famoso aviador y amigo íntimo del ministro. La DLV está constituida por 16 grupos, según los Estados (Länder) y provincias. Cada uno de estos grupos se divide en pequeños grupos locales, y cada pequeño grupo tiene tres secciones:

- 1.^a Aviación sin motor.
- 2.^a Aviación con motor.
- 3.^a Club.

La primera sección construye ella misma sus aviones, y

de esa forma se instruyen sus miembros técnica y prácticamente en el vuelo a vela. La segunda sección permite a los deportistas utilizar ligeros aparatos de motor para prácticas y además instruir nuevos pilotos. El Club proporciona ocasiones de practicar el deporte del globo libre. Tiene en el fondo un carácter social.

El Gobierno no puede otorgar

subvenciones a la Aviación deportiva (como se hace en otros países), porque las Potencias aliadas y asociadas lo han prohibido en 22 de mayo de 1926. Sólo los grupos que trabajan con las instituciones científicas reciben los aparatos con los cuales han de hacer pruebas y ensayos.

Existen escuelas de pilotaje de vuelo a vela y vuelo con motor que dan cursos ordinarios. Al lado de la DLV existe todavía el Aero Club alemán, que cuida de mantener buenas relaciones con los Círculos de Aviación del extranjero.

La Unión alemana para la protección aérea (*Reichsluftschutzbund*), que está ahora organizándose, tiene por objeto atender a la defensa aérea pasiva.

En el caso de que la Conferencia del Desarme, de Ginebra, no acuerde la supresión de toda Aviación militar, la Sociedad de Naciones permitirá a Alemania, a base de la igualdad jurídica de las naciones, organizar sus fuerzas aéreas, a fin de que Alemania posea en la Aeronáutica un medio para servir a la paz.



Salida de un avión *Junkers*, de línea nocturna regular, del aeropuerto de Tempelhof (Berlín).