

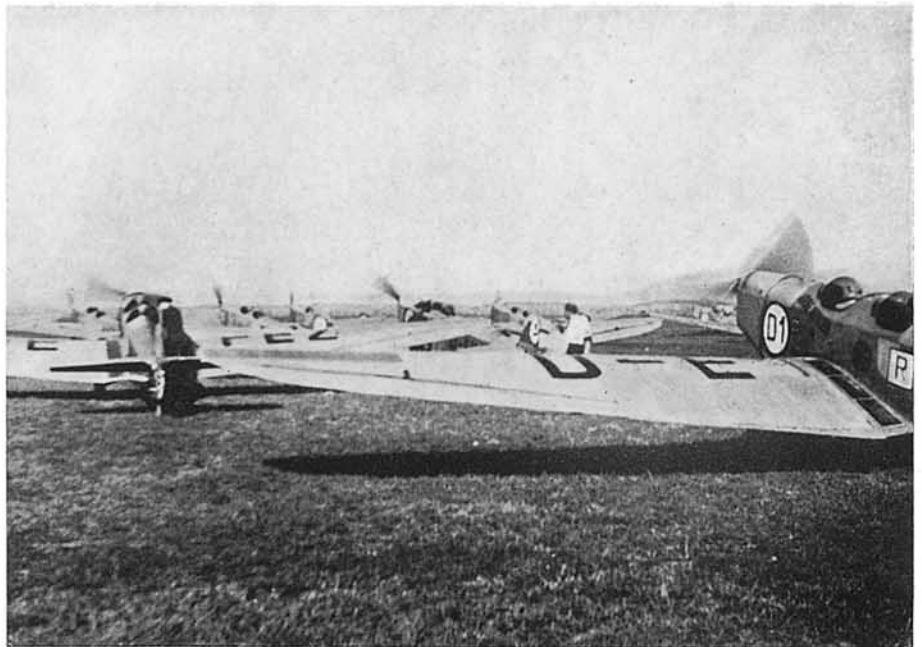
La Vuelta a Alemania

Información de nuestro corresponsal FRITZ WITTEKIND

La Vuelta a Alemania es un acontecimiento aeronáutico que se diferencia esencialmente de todas las demás competiciones aéreas nacionales y extranjeras. La característica primordial de la Vuelta a Alemania es el hacer resaltar las performances colectivas dejando a un lado las individuales; por este motivo no pueden tomar parte en esta competición más que escuadrillas completas compuestas de tres, cuatro, cinco, siete o nueve aviones. Con esta competición no se trata de fomentar la construcción de nuevos aviones o motores; no es un concurso de material, sino exclusivamente una prueba del entrenamiento colectivo del personal. Este es el punto esencial en que esta prueba difiere de otras, como, por ejemplo, la Vuelta a Europa, con las cuales no se puede establecer un parangón. La Vuelta a Alemania, establecida por la *Deutsche Luftfahrt Verband*, a cuya disposición puso el ministro del Aire ya el pasado año un importante trofeo con este objeto, ha adquirido ya carta de naturaleza entre las competiciones aeronáuticas que se celebran con regularidad, pero tan sólo desde el pasado año ha comenzado a tener el carácter de prueba colectiva que la distingue de otras.

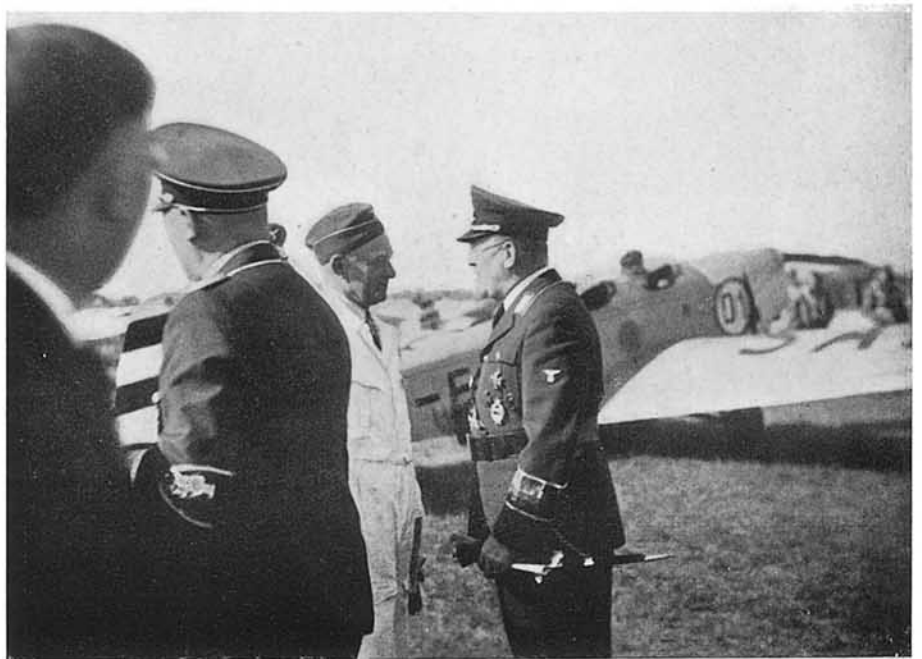
La competición del presente año, celebrada entre el 28 de mayo y el 2 de junio, se diferenció, en algunos aspectos, de la correspondiente al año anterior, siendo en general de mucha mayor dificultad. El recorrido, compuesto de seis etapas diurnas, tuvo su punto de salida y regreso en Berlín. Durante la prueba los participantes hubieron de hacer noche en diversos aerodromos: Guben, Königsberg, Bremen, Freiburg y Erfurt. Las etapas, de distinta longitud, sumaron la respetable cifra de unos 5.534 kilómetros. En cada etapa estaban previstos puntos obligados de aterrizaje y además puntos de paso obligado por la vertical.

Por lo que se refiere a la clasificación, ésta se hizo por puntos con arreglo a determinadas velocidades de cruce que habían de ser mantenidas en cada etapa; dichas velocidades de cruce dependían de la llamada *velocidad relativa*, dependiente a su vez de



Escuadrillas formadas en el campo esperando la señal de partida al comienzo de la competición. La que se ve en primer término es la escuadrilla de Darmstadt, compuesta de aviones *Klemm-Hirth*.

la composición de cada escuadrilla (número de aviones) y de la velocidad máxima de cada tipo de avión (las escuadrillas tenían que ser homogéneas, es decir, integradas cada una por el mismo tipo de aviones). La *velocidad relativa* fué computada del siguiente modo: restando a la



El coronel Christiansen (con mono blanco), jefe de una de las tres escuadrillas compuestas de funcionarios del Ministerio del Aire alemán y designadas con las marcas: *F 3* (jefe: Christiansen), *G 1* y *F 1*.



Biplano Arado 66 C, con motor Argus de 220 cv., uno de los tipos que mejor se ha comportado en la dura prueba.

velocidad máxima de las escuadrillas de 9, 7, 5, 4 y 3 aviones 60, 50, 40, 35 y 30 kilómetros por hora, respectivamente. Por lo tanto, a las agrupaciones menores les correspondió una velocidad de crucero superior a la de las mayores. A cada trayecto correspondían 50 puntos por escuadrilla, decontando un punto por cada kilómetro por hora en que la velocidad de crucero fuese inferior a la velocidad relativa indicada. En cambio, las velocidades que excedieran a las prefijadas no recibían puntuación especial. Este sistema de clasificación parecerá quizás a primera vista algo complicado, pero en la práctica resulta bastante sencillo.

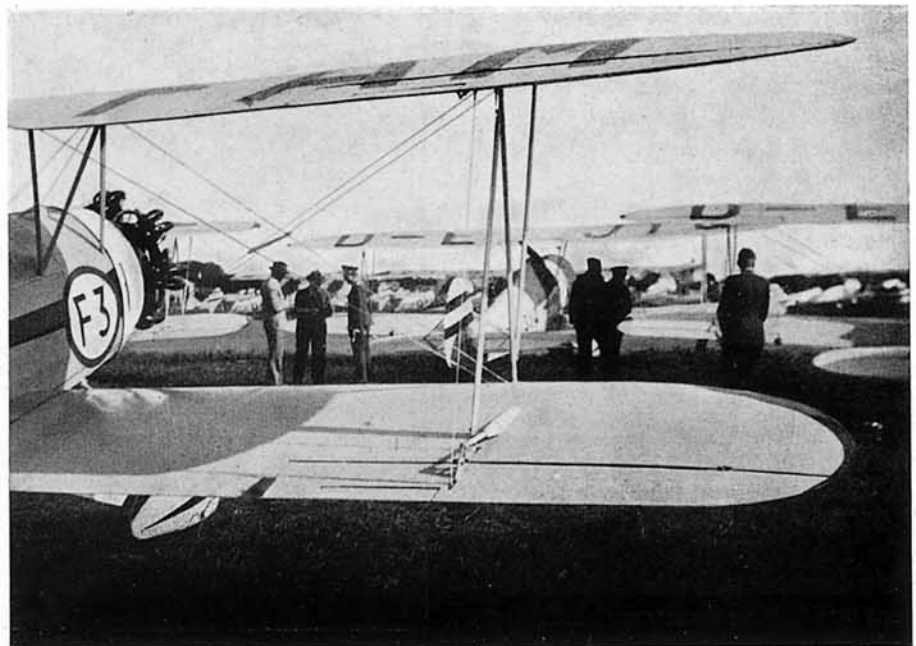
Con el objeto de someter a una especial prueba la colaboración entre el piloto y el observador, se establecieron en cada etapa especiales misiones de reconocimiento. Estas consistieron en la búsqueda y reconocimiento de determinadas señales visuales, así como el reconocimiento de columnas en marcha o en vivac, estacionamiento de carros, parques de aviones, cruces de ferrocarril, etc., etc. El resultado de estos reconocimientos había de ser anotado en las cuadrículas que a su vez tenían que ser lanzadas a tierra en determinados lugares previo su reconocimiento. A medida que los participantes iban cumpliendo y resolviendo las antes citadas misiones eran calificados por puntuación. Es una pena que por el resultado final no se pueda colegir cuál ha sido el número de misiones logradas o hasta qué pun-

to los participantes resolvieron más o menos erróneamente sus misiones o no las resolvieron en absoluto. Hemos de indicar todavía que en estos ejercicios de reconocimiento parte de las misiones eran de realización colectiva, pero otras exigían la disolución momentánea de la escuadrilla para luego volver a reunirse. Se ve, en consecuencia, que este aspecto de la competición fué bastante complicado y no muy sencillo de realizar.

El día del comienzo de la prueba se reunieron en Berlín 30 escuadrillas con un total de 154 aviones. Con intervalos de dos minutos se fué dando salida a las escuadrillas divididas además en dos grandes grupos. El primero comprendía a aquellas escuadrillas formadas por aviones cuya velocidad máxima no excedía de 160 kilómetros por hora, y el segundo las restantes. Esta medida fué tomada ante todo para evitar una excesiva concentración de despegues y aterri-

zajes en los lugares que era obligado tomar tierra y así no complicar de un modo innecesario el cumplimiento de este requisito.

Ya el primer día, cuyo recorrido en dirección a Silesia sumaba 905,6 kilómetros, ocurrieron dos bajas. Ambas correspondieron a la escuadrilla de siete aviones, perteneciente al grupo de Karlsruhe. Uno de los aparatos (piloto, Pfützner) tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por avería de motor y no pudo continuar el vuelo. El otro (piloto, Osswald) sufrió al aterrizar en el punto de des-



Escuadrilla de biplanos Heinkel, tipo He 72 «Cadet», preparada para tomar parte en la competición, al mando del coronel Christiansen.



Algunos participantes en la Vuelta a Alemania repasando, todavía una vez más, los mapas antes de la salida en el aeropuerto de Tempelhof.



Un mecánico efectuando una cuidadosa revisión del motor, en un avión Focke-Wulf «Fw 44» (escuadrilla de Bremen), al final de una etapa.

tino (Guben) una avería tal en el tren de aterrizaje, que no pudo continuar la prueba. De este modo la escuadrilla de Karlsruhe quedó reducida a cinco aviones.

Al segundo día correspondió la etapa de la Prusia Oriental, con un trayecto de 1.030,5 kilómetros. En esta etapa fueron baja cinco aviones. Momentos después de dar la salida se destrozó uno de los aviones de la escuadrilla Nuremberg, resultando el piloto Musing y el observador Simon ligeramente heridos. Muy poco antes de llegar al primer punto de aterrizaje obligado tuvo un aterrizaje forzoso un avión de la escuadrilla de Weimar (tres aviones). Como este avión no pudo ser puesto en vuelo y no se admitían escuadrillas de composición inferior a tres aviones, la escuadrilla en total quedó fuera de competición. Finalmente, una escuadrilla de cinco aviones (Berlín-Staaken) perdió por aterrizaje forzoso un avión; de modo que el día terminó con 29 escuadrillas, sumando un total de 147 aviones.

Con 1.244,5 kilómetros la etapa del tercer día, todo a lo largo de la costa báltica y del mar del Norte, fué la más

larga de la competición. Las escuadrillas de Dresden, Breslau y Dortmund perdieron cada una un avión por aterrizaje forzoso y tuvieron que seguir volando como escuadrillas de composición más reducida. Al final de esta etapa, en Bremen, un avión de la escuadrilla de Hamburgo se destrozó, resultando ligeramente herido en un pie el observador. De este modo, el número de aviones quedó reducido a 143.

Al cuarto día correspondió sobrevolar la Renania hasta las inmediaciones del Bodensee, con un trayecto de 995,3 kilómetros. En esta etapa las condiciones meteorológicas fueron extraordinariamente malas, y en especial ofreció enormes dificultades el paso de la Selva Negra. A última hora el tiempo empeoró de tal modo, que a las ocho escuadrillas que todavía quedaban en Stuttgart se les prohibió la salida, y el último trayecto parcial, Stuttgart-Freiburg, hubo de ser anulado para este día, quedando para el siguiente.

Para la penúltima etapa, de 906,3 kilómetros, quedaban todavía en condiciones de vuelo 141 aviones. A consecuencia de nuevos trastornos meteorológicos hubo que mo-



Todos los aviones que participaron en la Vuelta a Alemania llevaban los cinco anillos olímpicos.



Mapa esquemático del recorrido de la Vuelta a Alemania, con indicación de etapas y puntos de control.

dificar algo la primera sección del trayecto. Las escuadrillas de Danzig y Halberstadt perdieron cada una un avión, quedando por tanto reducidas a escuadrillas de cuatro aparatos.

La última etapa, de tan sólo 451,3 kilómetros de trayecto, sólo incluía un aterrizaje intermedio. Allí se reunieron todas las escuadrillas y se formaron dos gigantescos grupos. Fué un maravilloso espectáculo cuando estos dos grandes grupos llegaron en correcta formación a la meta final, en el aeropuerto de Tempelhof, dándose por acabada la Vuelta a Alemania.

Durante el primer día, la escuadrilla de Breslau consiguió reunir la mayoría de los puntos; pero ya al siguiente día fué superada por la de Bremen, que iba a la cabeza todavía en el día tercero. No obstante, al cuarto día retrocedió al cuarto lugar, y aun siguió perdiendo puestos en los días siguientes. En cambio, la escuadrilla de Danzig acumuló de tal modo puntos, que ya al cuarto día se puso a la cabeza, consiguiendo matener su excelente puntuación hasta el final, a pesar de que el quinto día perdió un avión. En la clasificación final resultaron los diez primeros puestos tal como damos a continuación:

Orden de clasificación	Procedencia	Composición	Pilotos	Avión	Puntuación
1	Danzig.....	4 aviones.....	Braun, Cuno, Czolbe, Schneider.....	Klemm-Hirth.....	2.396
2	Stuttgart.....	9 ».....	Huppenbauer, Fritzen, Kopp, Kappus, Schmidt, Keidel, Baur, Hummel, Riekert.....	».....	2.376
3	Hannover.....	5 ».....	Weigand, Höft, Endres, Bode, Esche.....	».....	2.348
4	Dresden.....	4 ».....	Steckhan, Scheppa, Grundig, Braeutigam.....	».....	2.330
5	Breslau.....	4 ».....	Friedrich, Deutschmann, Seidel, Jülge.....	».....	2.315
6	Osnabrück.....	3 ».....	Thorner, Teckenbroch, Meyer.....	».....	2.312
7	Bremen.....	3 ».....	Tank, Schubert, Meinken.....	Focke-Wulf-Siemens.....	2.285
8	Hamburgo.....	3 ».....	Schehack, Kaiser, Bock.....	Klemm-Hirth.....	2.190
9	Essen.....	5 ».....	Dörrenhaus, Geitz, Dziöck, Grotzke, Wesche.....	».....	2.129
10	Munich.....	5 ».....	Vandieken, Seyerlen, Kröger, Schröder y Stöver.....	».....	2.123

En la clasificación especial para premiar el mejor vuelo en escuadrilla recibió el primer premio la escuadrilla de Hannover, y el segundo premio la segunda escuadrilla de Danzig (pilotos: Buettner, Ehrlich, Kuhn, Menck y Gelhaar; avión, *Fieseler-Hirth*.).

De las 30 escuadrillas con un total de 154 aviones que tomaron parte en la competición se mantuvieron hasta el final 29 escuadrillas con un total de 138 aviones. Sólo

una escuadrilla quedó por completo fuera de la prueba; 11 escuadrillas perdieron uno o dos aviones, mientras que 18 escuadrillas pasaron la totalidad de la prueba sin haber perdido avión alguno. Ha sido un resultado brillantísimo, como no es frecuente ver en esta clase de competiciones, y, en consecuencia, la Vuelta a Alemania 1935 constituyó un gran éxito para los organizadores y participantes de la misma.



Vista parcial del aeropuerto de Tempelhof (Berlín), momentos antes de dar comienzo la prueba. Los aviones Klemm, marcados C 2, situados en primer plano, pertenecen a la escuadrilla de Gleiwitz (cinco unidades); los marcados C 4, pertenecen a la de Halberstadt.