



JUNKERS EN LA AVIACION

Tte. Coronel Piloto JOSE MANUEL VILLALOBOS B.

Para el año de 1932 los efectivos de material de vuelo de la Aviación Militar colombiana lo constituían ocho aviones "Wild" y tres "Curtiss Fledling", específicamente aptos para instrucción primaria de escuela de pilotaje. Y un único avión de entrenamiento básico, el Curtiss Falcon "Ricaurte", traído al país en 1928 por el Teniente Benjamín Méndez Rey durante su histórico vuelo desde Nueva York a Bogotá.

A partir del 1º de Septiembre de 1932 y como consecuencia del conflicto con el Perú, se adquirieron sucesivamente las siguientes unidades: tres "Fledling", seis "Trainer", nueve "Falcon", tres "Osprey", diecisiete "Hawk", nueve "Junkers", seis "Dornier", un "Hamilton" y un "Comodoro", con lo cual se configuró en realidad el arma de aviación nacional.

Como puede apreciarse, es a partir de esta fecha cuando se inician los nexos aéreos militares de Colombia con la fábrica "Junkers" de Alemania, los cuales habrían de conservarse a lo largo de más de diez años hasta cuando nuestra Fuerza Aérea adoptaría exclusivamente la línea de material norteamericano.

Junkers está indisolublemente ligada a la existencia de la Fuerza Aérea colombiana desde su origen. Mucha historia trazaron sobre nuestro cielo

con sus alas los famosos JU, desde el monomotor F-13 que con la matrícula militar 202 cumpliera trascendentales misiones en el sur del país entre 1932 y 1933, continuando con los W-34 y K-43, hasta los majestuosos trimotores JU-52 uno de los cuales, el N° 625, que aún se conserva como preciada reliquia, fue el avión asignado al servicio de los Presidentes de Colombia durante varios años.

Es por ello que, como un acto del más justo reconocimiento, he querido dedicar esta reseña a consignar el historial de la Casa Junkers a manera del más modesto pero el más sincero tributo de admiración a su labor.

La fundación.

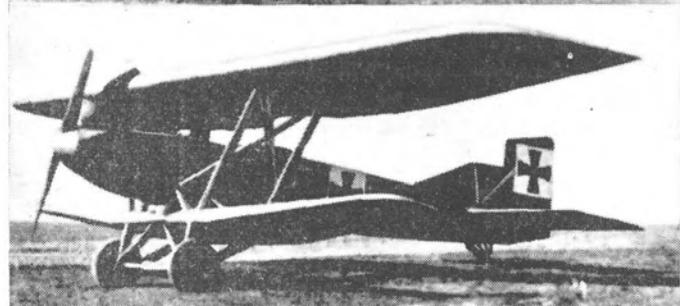
Es ampliamente conocido que una de las cláusulas del Tratado de Versalles, al concluir la I Guerra Mundial, impuso a Alemania vencida la prohibición de producir aviones de utilización militar. Pero es asimismo de conocimiento universal que, con el resurgimiento del "Reich", uno de los primeros pronunciamientos oficiales quedó consignado en las siguientes palabras: "Alemania tiene que ser un pueblo de Aviadores". Con lo cual se dio comienzo a una nueva era para la aviación germana. Y necesariamente dentro de esa era la casa Junkers, ocupada preferentemente en los aspectos aéreos



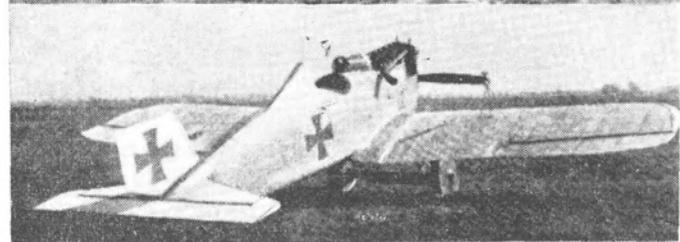
AVION J-1
AÑO 1.915



AVION J-2
AÑO 1.916



AVION J-4
AÑO 1.917



AVION J-9
AÑO 1.918



AVION F-13
AÑO 1.919

desde los vuelos de los Hermanos Wright, tendría que ocupar un lugar de extraordinaria importancia en la recuperación alemana, para entregar al mundo los mejores avances aeronáuticos.

En 1888 el joven ingeniero Hugo Junkers inició experimentos técnicos con miras a solucionar importantes problemas en favor de la industria. Fue uno de sus primeros frutos el calorímetro Junkers destinado a medir el valor calorífero del gas. Luego produciría el calentador de agua para baños, basado en el principio de distribución del calor. En 1897, como catedrático de la Universidad Técnica de Aquisgrán, constituyó un laboratorio para investigaciones y en Dessau registró su empresa de innovaciones "Junkers & Co." Hacia 1912 expuso su tema sobre el motor de aceite pesado y la construcción del doble émbolo, que se adoptaría veinte años más tarde en el motor Junkers de aviación.

Al producirse la I Guerra Mundial, el ingeniero se dedicó al estudio de corrientes que, combinado con sus experiencias sobre chapas delgadas (calentador a gas), dio como resultado su mejor éxito: el avión metálico. Ya con anterioridad, en abril de 1909, Hugo Junkers había logrado progresos en el campo de la aviación con un proyecto de monoplaneo, que lo llevó a registrar el 19 de febrero de 1910 la patente de su "avión todo ala". Sin embargo pasarían años antes de que llegara a plasmarse en realidad el primer avión Junkers, dedicando entre tanto su mayor interés a la solución del problema del motor de aceite.

La labor durante la I Guerra.

El desarrollo de la aviación se vio intensamente acelerado por la guerra mundial entre 1914 y 1918. En este aspecto la empresa Junkers & Co. dedicó todos sus esfuerzos, posponiendo el perfeccionamiento del motor de aceite

pesado. A finales de 1915 se produjo el avión de experimentación J-1, el primero de construcción enteramente metálica. Los resultados de los vuelos de prueba fueron plenamente satisfactorios logrando la velocidad de 170 Kms./hora, no igualada hasta entonces. Únicamente presentaba el J-1 el inconveniente de que, debido a su gran peso, su alcance en altura era inferior a las necesidades. Este obstáculo fue superado mediante el cambio del material de construcción, introduciendo el duraluminio ondulado. Se dio entonces comienzo a la primera construcción en serie de aviones tipo Junkers.

Surgió el J-4 de plano y medio, dotado de una coraza protectora de la tripulación, el motor y los depósitos de combustible. Se configuró la construcción del J-7 de ala baja, con largueros de tubos en la parte inferior del fuselaje y dotado de tren de aterrizaje bajo.

Hacia finales de 1917 se fusionaron en una sola Compañía las firmas Junkers y Fokker, con lo cual creció la fábrica tanto en equipo como en personal.

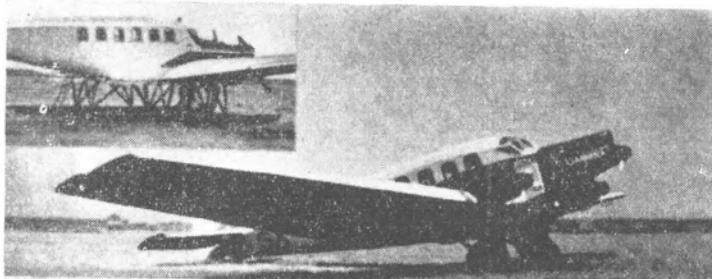
En los dos últimos años de la guerra, la casa Junkers entregó para el servicio de la aviación militar alemana un total de 227 aviones acorazados, 47 biplazas y 41 monomotores J-9 de duraluminio.

Vino entonces el armisticio de 1918 con las imposiciones del tratado de Versalles que obligaron a Alemania a destruir todos sus aviones sobrantes de guerra y la producción en las fábricas aeronáuticas.

Pero quedaba un campo utilizable que Junkers vislumbró y no dilató en asumir: el desarrollo de la aviación civil alemana, como instrumento de paz.

Aviones comerciales.

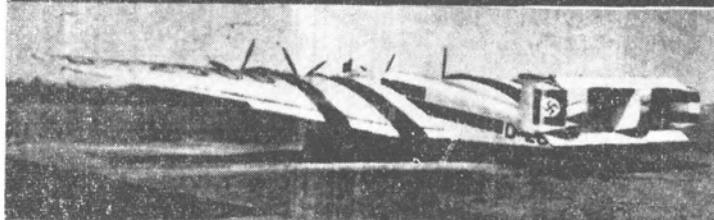
El producto de este nuevo optimismo fue el Junkers F-13, salido de la fábrica en 1919 como precursor de to-



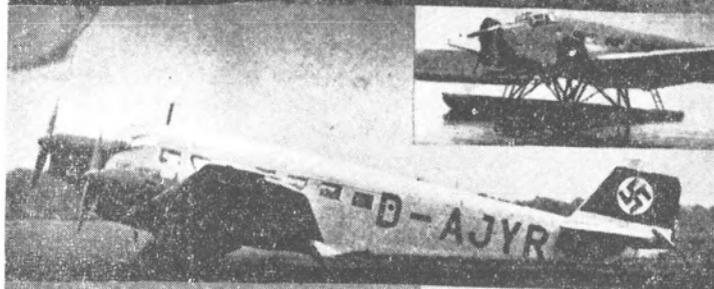
TRIMOTOR G-24
AÑO 1.924



W-33/34
AÑO 1.926



TETRAMOTOR G-38
AÑO 1.929



TRIMOTOR J-52
AÑO 1.932



JU-160
AÑO 1.934

dos los aviones de aplicación comercial. Pronto este tipo de avión se hizo conocido no solamente en Alemania sino también en los países bálticos, en Italia y en Suiza. Y quizás con anterioridad a tales países europeos, el F-13 fue aplicado en América. Colombia constituyó un centro de modificaciones favorables a este avión para su operación en el trópico. Efectivamente la Compañía de Aviación comercial "SCADTA", establecida en la ciudad de Barranquilla en diciembre de 1919, adquirió como sus primeras unidades dos aeronaves F-13 con las cuales inició sus ensayos de transporte aéreo comercial a lo largo del río Magdalena. Los inconvenientes que el trabajo del motor (recalentamiento) presentó en los vuelos iniciales, forzaron a "SCADTA" a procurar soluciones en el menor tiempo posible, con ingerencia de la propia fábrica, hasta obtener el satisfactorio rendimiento del avión.

Puede considerarse también a Colombia como un campo de experimentación del F-13 en su versión militar, por la utilización que de uno de ellos hiciera el país en el año de 1932, acondicionándolo como bombardero de nuestra aviación militar, a raíz del conflicto armado con el Perú.

Cerrando este paréntesis, volvemos al verano de 1919 durante el cual se despacharon de Alemania varios embarcos de la serie F-13 con destino a los Estados Unidos, donde obtuvieron notables éxitos batiendo récords de vuelo en velocidad y altura. En Junkers produjo inmensa satisfacción el haber contribuido con sus aviones al desarrollo comercial de la aviación en los Estados Unidos y Colombia, a la vez que confirmó su acertado criterio sobre la necesidad mundial de los aviones comerciales.

Los éxitos precedentes impulsaron a Junkers a intensificar el desarrollo de un gran avión tetramotor (260 H. P.

c/u), de 9 toneladas de peso. Ya había avanzado bastante la realización del proyecto cuando, en el mes de julio de 1921, se prohibió a Alemania la construcción de cualquier clase de aviones, prohibición que habría de mantenerse durante un año con la consecuente paralización de las fábricas germanas. Cuatro años después de la prohibición de 1921, la casa Junkers resurgía con 4.000 hombres dedicados a las actividades aéreas.

El gran incremento de la exportación de sus aviones impuso a Junkers en 1923 la construcción propia de motores fijos de aceite pesado y doble émbolo, así como también la de motores de gasolina.

En el año de 1924 se dio al servicio el primer gran trimotor comercial denominado G-24. Fue un avión enteramente metálico, de ala baja, con los motores laterales y tanques de combustible montados sobre la armazón de los planos. Al G-24 le prosiguió el G-31.

Con la experiencia de estos modelos y orientando siempre sus proyectos a la realización del "avión todo ala", Junkers acometió, como escalón intermedio, la construcción en 1928 del cuádrimotor G-38, reduciendo el fuselaje con respecto a las dimensiones del avión, instalándole departamentos para pasajeros dentro de los planos y asimismo la instalación de las plantas motrices con facilidades de acceso hasta ellas en pleno vuelo. Con el nombre de "Mariscal Von Hindenburg" se bautizó solemnemente un G-38 el 29 de abril de 1933, en solemne ceremonia presidida por el Ministro de Aeronáutica Hermann Goering, tras haberse acreditado durante tres años en vuelos de línea y a grandes distancias.

El trimotor JU-52, del año de 1932, aparece reuniendo todas las experiencias de los años anteriores en aviones de tres motores. Fue el JU-52 tal vez

la aeronave de mayor utilización no solamente en Europa sino en todo el mundo. Con relación a la América del Sur, debe observarse que en el mismo año en el cual se dio al servicio este avión, fue adoptado para operaciones en Colombia (aviación militar), Argentina, Brasil y Bolivia.

En la línea de los monomotores producidos por Junkers hasta 1934 se destacan el F-13 y el W-33/34 (1919 y 1926), la avioneta JU-Junior (1928), el JU-52 monomotor y el JU-49 (1931), el JU-60 (1933) y el JU-160 (1934).

La actividad de Junkers abarca además, por entonces, la construcción de hangares de tejido auto-sustentador para cubrir grandes espacios, de ajuste exacto y fácil transporte y montaje. Ta-

les hangares van a suplir las necesidades respectivas en casi todos los países del mundo, entre los cuales el nuestro. A lo anterior, se suman el establecimiento de Escuelas Técnicas y de una Escuela de vuelo a vela.

Los grandes éxitos.

En el año de 1926 "Lufthansa", la principal línea aérea comercial alemana, llevó a cabo un vuelo de Berlín a Pekín con dos aviones Junkers G-24. De Berlín a Tokio se realizó también un vuelo en 1930, con un JU-Junior deportivo, por el piloto-periodista japonés Toshihara. Otro más se efectuó, en un avión del mismo tipo, por la aviatrix Marga V. Etdorf. En septiembre de 1931 fracasó un vuelo a través



El día 19 de junio de 1964 se inauguró en la Base de Transportes Aéreos Militares (Eldorado) un monumento histórico de la FAC., constituido por el avión JU-52 número 625. La gráfica muestra un grupo de ex-Comandantes y Pioneros de nuestra aviación militar, entre los cuales se destacan el General Alberto Pauwels, los Coroneles Luis A. Rodríguez, José I. Forero, Benjamín Méndez Rey, Rafael Valdés, Héctor Materón, Jorge Méndez Calvo, Camilo Daza y el Mayor Aurelio Gutiérrez, acompañados del Comandante de la Fuerza Aérea Brigadier General Mariano Ospina Navia, de los Coroneles Hernán Medina M., y Armando Urrego B., así como de varios Oficiales en uso de retiro, congregados con motivo de tal acontecimiento.

del Atlántico Norte en un W-33, por falta de combustible; el avión permaneció flotando durante siete días y demostró así la resistencia de su construcción. El as de la aviación suiza, Mittelholzer, llevó a cabo en un F-13 los primeros vuelos por sobre los glaciares de las islas árticas.

Entre los récords de duración de vuelo en circuito cerrado, Junkers se anota un rotundo triunfo al mantener un W-33 durante 65 horas y media bajo diferentes condiciones atmosféricas. En 1933 el Capitán Schinzinger vuela alrededor del mundo en un Junior. Röder bate el récord de vuelo con carga útil y el de velocidad en un Junior-W. Y así, como en los anteriores registros, Junkers vence una y otra vez nuevas marcas mundiales de aviación.

Por otro aspecto, al empleo comercial de sus aviones se añaden otras utilidades introducidas por la fábrica, como son el de la fumigación aérea contra las plagas, llevada a cabo con pleno éxito en los bosques del norte de Baviera; la aplicación de los aviones para fines sanitarios; y la explotación de la Aerofotografía, a cuyos fines Junkers estableció una gran Central Aerofotográfica. A este último respecto debe recordarse que en Brasil, Perú y Bolivia se llevaron a cabo, entre 1931 - 1935 las mediciones aéreas de los respectivos territorios por la Sección Junkers, con aviones W-34; y en Colombia, desde 1934, el Instituto Geográfico Militar y Catastral inició los levantamientos aerofotogramétricos del país con unidades W-34 y JU-52 trimotor.

La Segunda Guerra Mundial.

El estallido de la II Guerra Mundial en Septiembre de 1939, encontró a la Casa Junkers en el máximo momento de su desarrollo. La industria aeronáutica se había multiplicado

asombrosamente en el mundo, imponiendo, como consecuencia, la superación de las fábricas de aviones. Alemania, bajo el gobierno de Hitler, había impulsado con caracteres intensivos sus actividades aéreas teniendo como meta que el trabajo alemán mantuviese su puesto en la rectoría del insospechado florecer de la aviación mundial.

Es así como el III Reich entra a la guerra con una poderosa flota aérea constituida, entre otros, por los aviones JU-87, monomotores de 1.000 caballos con carga de 500 kilogramos de explosivos a velocidad de 350 Kms. por hora.

En sus invasiones utiliza Alemania el JU-52 en grande escala. Hace su aparición el JU-88, bimotor para 1.400 kilos de explosivos, velocidad de 420 kilómetros/hora y autonomía de 1.600 kilómetros.

Entre las creaciones más notables de la técnica germana durante la II Guerra Mundial, figura en sitio preminente el JU-87, famoso bajo su denominación de "Stuka", para bombardeo en picada, en cuya concepción se logró vencer, tras arduas pruebas, el problema que significaba para los pilotos recobrar de la vertiginosa velocidad de picada sin perder el conocimiento, solución que se obtuvo con un sistema de frenos aéreos y un dispositivo automático de maniobra y lanzamiento de bombas. Posteriormente se crearon dos modelos más avanzados de este tipo: el JU-87A y el JU-87B que llegaron a alcanzar velocidades hasta de 400 kilómetros por hora.

En las mejores victorias alemanas durante la segunda gran guerra, Junkers tiene un papel preponderante y un lugar indiscutible por su aporte extraordinario en el campo de la aviación, en el cual siempre estuvo llevando a cabo nuevas experiencias para in-

roducir frecuentes y positivos avances aeronáuticos.

El ocaso.

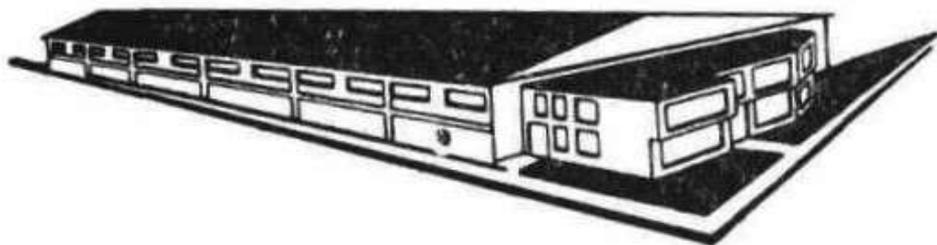
Vencida Alemania, las fuerzas aliadas ocuparon su territorio y vino la desmembración de la nación. Dentro de la distribución acordada, la localidad de la fábrica quedó en la zona de control soviética o, para ser más exactos, situada detrás de la cortina de hierro.

Indudablemente si la factoría Junkers hubiese corrido con la suerte de que sus instalaciones quedasen ubicadas en el sector occidental, seguramente en el transcurso de pocos años habría logrado su recuperación y se hubiera reincorporado a sus actividades en favor de la aviación comercial como parte activa en lo que acertadamente se ha calificado "el milagro alemán".

Hoy solamente subsiste el recuerdo de su maravillosa empresa y el aprovechamiento de sus múltiples indagaciones y experiencias sobre las cuales el mundo está llevando a cabo trascendentales progresos.

Porque Junkers ocupa, por derecho propio, un lugar sobremanera destacado en la historia de la aviación, el raudó cruce de los actuales reactores que unen uno y otro día todos los pueblos de la tierra en continua ansia de superación, nos lleva a evocar con afecto la época en que los sencillos F-13 y W-34, lo mismo que los majestuosos trimotores JU-52, portando en sus alas los colores nacionales de Colombia, fueron orgullo legítimo de nuestra Aviación Militar y de la más antigua empresa de transportes aéreos en América.

FABRICA NACIONAL DE MUÑECOS



MUÑECAS CAMINADORAS — MUÑECAS QUE HABLAN
EL SURTIDO MAS COMPLETO Y FINO DEL PAIS

FABRICA Y OFICINAS:

Avenida de las Américas No. 55-01

Teléfonos: 473-375 y 479-051

Telégrafo: "Sejober"