

# RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

**L**os pilotos alemanes lo llamaban familiarmente “Tante Ju” (“Tía Ju”) y, en los años treinta del siglo pasado, era considerado como el no va más de los aviones de transporte: cómodo, fiable, muy versátil e incluso bello, a pesar de su cubierta de aluminio corrugado. Era el Junker Ju-52/3m (3m por Dreimotoren, trimotor), la estrella de la flota de Lufthansa, que incluso operaba un vuelo de muchas etapas hasta Beijing.

**T**ras una larga historia, los nostálgicos y los que quieren revivir el pasado de la aviación pueden volar ahora en seis de estos aparatos, especialmente reconstruidos para recorrer distancias entre varias ciudades alemanas y el aeropuerto suizo de Zurich. Los vuelos duran entre 10 y 110 minutos, y el billete cuesta entre 67 y 299 euros.

**“T**ante Ju” fue fabricado en Alemania desde 1932 hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial. Gracias a su fiabilidad, Adolfo Hitler adoptó una “versión VIP” para su transporte personal. Su versatilidad motivó que la Luftwaffe lo utilizara exhaustivamente durante todas las hostilidades. En total se construyeron 4.845 aparatos. La tripulación se componía de tres personas: piloto, copiloto y radio operador. Podía llevar hasta 18 pasajeros, a una velocidad máxima de 265 kph, y con velocidad de crucero de 211 kph. El techo estaba en los 5.490 metros, y su alcance llegaba a los 870 kilómetros. Estaba disponible con tren de aterrizaje de ruedas y también con flotadores.

**E**n la Guerra Civil española el Ju 52 se convirtió desde el comienzo en protagonista. Uno de ellos, que cubría la línea Barhurst-Villa Cisneros, fue requisado por los sublevados en Canarias y llevó a Alemania a la comisión que procuraría la ayuda militar. Se consiguieron 20 unidades, y entre sus primeras misiones destaca el primer puente aéreo de la historia, al transportar desde Marruecos a unos 14.000 hombres y unas 500 toneladas de material de guerra, durante los 4 meses que duró la operación.

**P**oco a poco los trimotores alemanes fueron transferidos a la unidad de bombardeo de la Legión Cóndor, creada en noviembre de 1936, y volaron misiones de ataque contra los puertos del Mediterráneo y contra Madrid. En total, 63 aparatos operaron en España hasta el fin de las hostilidades.

**A**l estallar la Guerra Mundial en 1939, la evaluación del potencial militar del

aparato llevó a los alemanes a construir una versión de bombardeo, y fue modelo básico para transporte de tropas, operaciones de control nocturno y lanzamiento de paracaidistas en Polonia, Noruega, Bélgica, Holanda, Creta, Norte de África y el frente del Este.

**E**n la posguerra el principal usuario del Junker fue Francia, con cerca de 400 ejemplares fabricados por Ateliers Aéronautiques de Colombes, de los que 85 prestaron servicios comerciales con Air France y otras líneas francesas. Sirvió en el ejército del aire y la aviación naval, y fue empleado en misiones de transporte y lanzamiento de paracaidistas en Argelia e Indochina. En España, Construcciones Aeronáuticas S.A. fabricó para el Ejército del Aire 170 unidades, la primera de las cuales voló en 1944. Intervinieron activamente en la guerra de Ifni en 1957-58. Volaron como aviones civiles en Finlandia, Suecia, varios países sudamericanos (en Argentina cubrían la ruta entre Buenos Aires y Bariloche, en los lagos patagónicos), China y Sudáfrica. La compañía IBERIA también utilizó un pequeño número. Diez ejemplares fueron reconstruidos en Gran Bretaña y entraron en servicio con British a finales de 1946. Los últimos aparatos militares en estado operativo fueron tres transportes de las Fuerzas Aéreas de Suiza, de los que dos se dieron de baja en 1983.

**E**l diseño de tres motores del Junker fue el gran modelo en los albores de la aviación comercial. Fue usado ampliamente en aviones norteamericanos como el Trimotor Ford, y en varios aviones italianos, y sólo quedó desfasado con la aparición del Douglas DC-3. Los modelos ahora reconstruidos conservan las ventanas panorámicas, los motores radiales de nueve cilindros, y el tren de aterrizaje fijo. El interior se ha remodelado y se le han incorporado los instrumentos de navegación modernos, que no existían en los años treinta. Además, bajo el piso de la cabina lleva las cajas negras electrónicas sin las que no se da el permiso para volar. Hay actualmente 20 pilotos cualificados para conducir estos aparatos; son pilotos de aerolíneas comerciales regulares, que lo hacen por vocación. A la cabeza de ellos está el comandante Burkhard Jacobfeuerborn, quien normalmente pilota los Boeing 373 de las rutas europeas de Lufthansa. Él expresa el sentimiento de todos sus colegas: “Soy muy feliz de poder volar el Tante Ju en mis días libres. Para mí, como piloto profesional, es un honor y un privilegio.”

