

Primer Vuelo a Sudamerica del L. Z. 127

por José Luis González González de la A. H. P. F. N.

Se lleva a cabo entre el 18 de Mayo y el 6 de Junio de 1930. El comandante de la nave, Hugo Eckener, acariciaba desde hace tiempo, la idea de rebajar el "lapso" que se emplea en la correspondencia cursada de Europa a Sudamérica por medio de barcos que tardan semanas en cumplir su cometido.

Asimismo los países de América del Sur, desean el establecimiento de un método más rápido de comunicación postal con el viejo continente.

Al interés comercial se une el aereofilatélico y diversos países acuerdan con la "Deutsche Luftschiffahrt A. G." (Delag) el transporte de correo por medio del dirigible, como asimismo la emisión de series conmemorativas y marcas postales.

Aunque está permitido por el estado alemán el franqueo ordinario con la serie Zeppelin, emitida en 1928, para este viaje se habilitan estos dos sellos de 2 y 4 RM, con la sobrecarga "1. Sudamerika Fahrt". (Primer día de circulación: 26 de Abril).

El crucero se inicia desde Fiedrichshafen a las 17, 17 h. La nave parte con 22 pasajeros y una tripulación de 43 hombres.

La correspondencia salida de Alemania, como la recibida de otros países lleva una marca especial de a bordo.

La primera etapa con tiempo desfavorable (frío, viento y agua) tras sobrevolar por Basilea, Lyon, el Mediterráneo, Almería y Málaga, finaliza en Sevilla, donde arriba a las 18,49 del siguiente.

Se fija en la torre de sujeción y se trasiega la correspondencia. Han sido 2.612 km. recorridos en 25 horas y 32 minutos.

A Sevilla, había llegado correspondencia de diversos puntos (nacionales y extranjeros) a toda la cual se estampo la marca de a bordo.

La que emanó de esta ciudad, gozó de la marca especial española, España sólo dispuso en la historia "L.Z. 127" de otras dos, estampadas en 1933.

Se efectúa un vuelo de enlace entre Berlín y Sevilla, que parte de la capital germana el día 19 a las 2,55 h. Es un aparato "Junquer W3" pilotado por el capitán Wiskandt de la "Lufthansa". Este aparato transporta 291 tarjetas postales y 282 cartas que han llegado tras la partida del Zeppelin. Todas llevan el matasellos:

"BERLIN C - 19. 5.30 - 1-2 - L-2"

Se les ha aplicado la marca de a bordo en Sevilla (la alemana) y llevan el timbre especial del vuelo de enlace.



Marca de a bordo



Marca española

sobrecarga con indicación "Graf Zeppelin" U. S. A. (esto último sobre la inscripción EUROPA) para el correo dirigido a EE. UU. Son sellos emitidos por el Sindicato Cóndor.

El día 21, por haberse agotado los valores de 5 y 10.000 Reis y no poderse reimprimir por destrucción de las planchas, se sobrecarga el valor de 20.000 Reis con los citados importes y dos días más tarde se habilita, el sello de 1.300 Reis de la misma C.^a, con idénticos valores faciales y la indicación "Graf Zeppelin".



Pero el hecho más importante acontece el citado día 21 en Parahyba, al norte de Recife. Aquí se necesita franqueo de 5.000 Reis y no disponiendo de sellos se sobrecarga el sello de 20.000 Reis con un gran número "5" puesto a mano con un sello de goma. Se realizó la estampación sobre 13 ejemplares, de los cuales solo 5 circularon sobre carta o entero postal en el Graf Zeppelin.

La tercera etapa del viaje se cubre desde Recife, de donde sale la nave el día 24 a las 3,59 h. arribando a Río de Janeiro a las 11,25 h. del día siguiente tras un recorrido de 2.404 km. Tras una breve estancia en el aeropuerto, parte de nuevo a las 12,40 de regreso a Recife donde arriba el día 26 a las 12,42 h. En esta cuarta etapa se recorren 2.086 km.

Independientemente de las recogidas y entregas de correspondencia, se efectuó otro lanzamiento al paso por Bahía donde fue saludado con toque de sirenas por los buques del puerto.

El vuelo se convierte en triangular ya que se prosigue hasta los EE. UU. desde donde se retornará a Europa. A causa de las lluvias torrenciales la salida no se realiza hasta las 15,06 h. del día 28. Tras pasar sobre Natal, sobrevoló la isla de Barbados y remontó las pequeñas Antillas. No se puede aterrizar en La Habana (Cuba) por el mal tiempo reinante y se prosigue directamente hasta Norteamérica.

El día 31, por la mañana se vuela sobre Atlantic City (Nueva Jersey) y a las 12,25 aterriza en Lakehurst, donde se realiza una importantísima entrega de correspondencia. Finaliza así la quinta etapa de 7.487 km.

Los EE. UU. han puesto en circulación el día 19 de Abril, una serie de tres valores (65 c., 1,30 y 2,60 dólares) que es la más cotizada en la actualidad, sin tener en cuenta el extraordinario ejemplar del "Parahyba" (sello que no cataloga Yvert y Tellier).

Parte del correo U.S.A., con estos sellos, se llevó a Friedrichshafen, catapultado por el "Bremen". Además los barcos "Albert Ballin", "New York" y "Olimpic" zarparon del puerto neoyorkino con destino a Europa, con correspondencia para enlazar con el dirigible, los días 30 de Abril, 2 y 9 de Mayo.

El día 3 de Junio inicia el viaje de retorno a Europa. Cruza el Atlántico sobre las Azores, Cabo Roca (Portugal), Huelva, Cádiz y arriba a Sevilla el día 5, a las 17,03, tras 6.390 km. de recorrido en un tiempo similar al invertido de ida Sevilla-Recife. Es el epílogo de la sexta etapa.



En Sevilla, estuvo hasta las 18,25 horas, tras intercambio de correspondencia y pasaje, partiendo para su base en Alemania, donde recaló a las 19,21 h. del día siguiente, tras un postrer vuelo de 2.114 km.

En total se había efectuado un recorrido de 29.466 km. Tiempo efectivo de vuelo, de 297 horas y 32 minutos. Media horaria: 98 km/h.

En los EE. UU. se utilizaron tres marcas:

Una romboidal lila, donde se señala con trazo continuo el viaje por barco y por medio de puntos la ruta del dirigible hacia América.

Otra circular violeta, para el correo que salió y volvió de Europa, esto es, el circuito completo y finalmente otra romboidal lila, para el viaje de retorno, cuyo trayecto puntuado es solamente el de la referida etapa.

Durante el recorrido se transportaron más de 100.000 documentos postales, algunos de ellos de extraordinaria rareza.

En 20 días se había establecido contacto entre Europa y las dos Américas.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

Enciclopedia del Sello. Editorial Sharpe 1975.

Sevilla y el Graf Zeppelin. J. Antolino Pérez. Filatelia Guadalquivir, 1981. Sevilla.

El Zeppelin. Felipe Sánchez Suárez "El Zeppelin". G. Apel. 1982.

Archivo del Autor.