

El Junkers G-24W en Argentina



El Junkers G-24W en Argentina

Con la intención de ampliar las notables prestaciones alcanzadas con el F-13, en 1923 el equipo de Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG constituido por el diseñador Ernst Zindel (1897-1978), Guenther Block, Fritz Freundel, Hermann Pohlmann, Johann Haseloff, Ernst Schilling y Justus Muttray se abocó a la construcción de un transporte civil de pasajeros enteramente metálico. De este modo el 18 de septiembre de 1924 el piloto de prueba Wilhelm Zimmermann (1897-1956) voló el prototipo G-23, poco tiempo después de las sucesivas mejoras nació el G-24.



Fue el primer transporte comercial monoplano trimotor enteramente metálico del mundo, tenía capacidad para tres tripulantes y nueve pasajeros. El primer modelo estuvo motorizado con un Junkers L.2 de seis cilindros en línea refrigerado por líquido de 230 hp y dos principales DIIIa. De su desarrollo aparecieron nuevas y mejores versiones con motores más potentes y mayores prestaciones.



Planta Junkers. 1919¹

¹ <http://www.junkers.de>



Junkers Flugzeug und Motorenwerke AG. 1928²

Ficha técnica³

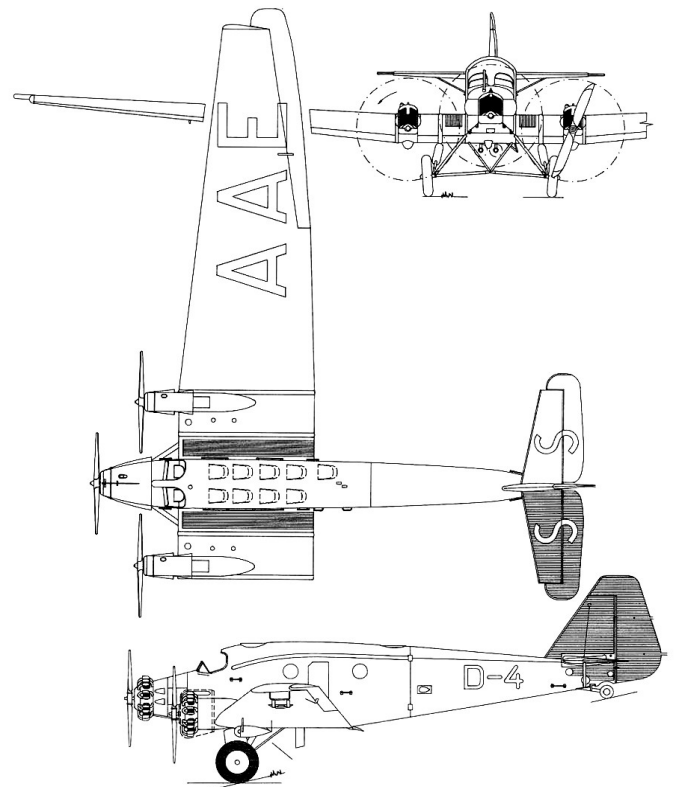
Modelo	Año	Motor	Largo (m)	Envergadura (m)	Sup. Alar (m ²)	Peso vacío (kg)	Carga útil (kg)	Plazas	Velocidad Km/h	Alcance (km)
G23	1924	1 BMWIIIa + 2 Benz DI	15.25	28.50	89.00	3600	2400	2+9	175	1000
G24	1924	1 x L2 + 2 Mercedes DIIIa	15.25	28.50	89.00	3700	2200	2+9		
G24ba	1925	3 x L2	15.25	28.50	89.00	3800	2200	2+9	175	1050
G24bi		1 x L5 + 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000	2300		185	
G24ce, de, fe	1926	3 x L5 (228kW)	15.25	29.80	94.60	4300	2000	14	210	
G24ge	1927	3 x L5 (228kW)		29.80	94.60	4500			210	
G24gn		1 x L5 (310kW), 2 x L5 (228kW)			94.60	4500	2870			
G24he	1929	3 x L5 (228kW)	15.25	29.37	89.00	4330	2700	3+6	210	1290
G24hu	1929	3 x BMW Va (265kW)	15.25	29.37	89.00	4500	300		220	
G24li		1 x L5, 2 x L2	15.25	28.50	89.00	4000			185	
G24mai	1930	1 x Frachini 368kW, 2 x L5	15.70	29.80	94.60					
G24nao		3 x Jupiter (375kW)								
G24L	1929	3 x L5G (312kW)	15.25	28.50	89.00	4700	1190		210	680
F24ko	1928	1 x BMW VIu (470kW)	15.25	25.90	79.20	3410			200	660
F24kae	1936	DB600								
F24kai		Jumo 211								
F24kau	1929	BMW VIIaU (510kW)	15.25	25.90	79.20		1190			
F24kay		Jumo 4 (529kW)	15.25	25.90	79.20	3810	1190		195	580
G3 S1 24	1924	3 x Junkers L2	15.25	28.50	89.00		5500	1+4		
G1 Sa 24	1924	1 x 588kW	15.50	25.90	79.00	3000	1700	1+4	190	1160
G2 Sb 24a	1924	3 x Junkers L2 (184kW)	15.25	28.45	83.00	3400	2220	1+4	180	900
G2 Sb 24b	1924	3 x Junkers L5 (220kW)	15.25	28.45	83.00	3500	2500	1+4	190	900
G2 Sb 24c	1924	1 Napier L, 2 x Junkers L5	15.25	28.45	83.00	3650	2350	1+4	200	1050
K30	1926	3 x Junkers L5 (220kW)	15.30	29.50	94.60	3784	2446	1+4	175	1000
K30do	1931	1 x Jumo 4 (550kW)	15.25	28.45	83.00			1+4		

² http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Bundesarchiv_Bild_183-R14718,_Dessau,_Junkers-Werke.jpg

³ <http://www.junkers.de.vu>



Planta Junkers. 1919⁴



Publicidad y perfil del Junkers G.24⁵

⁴ <http://www.junkers.de>

⁵ <http://www.junkers.de/media-gallery/detail/362/2186>. <http://www.airwar.ru/image/idop/cw1/g24/g24-2.gif>

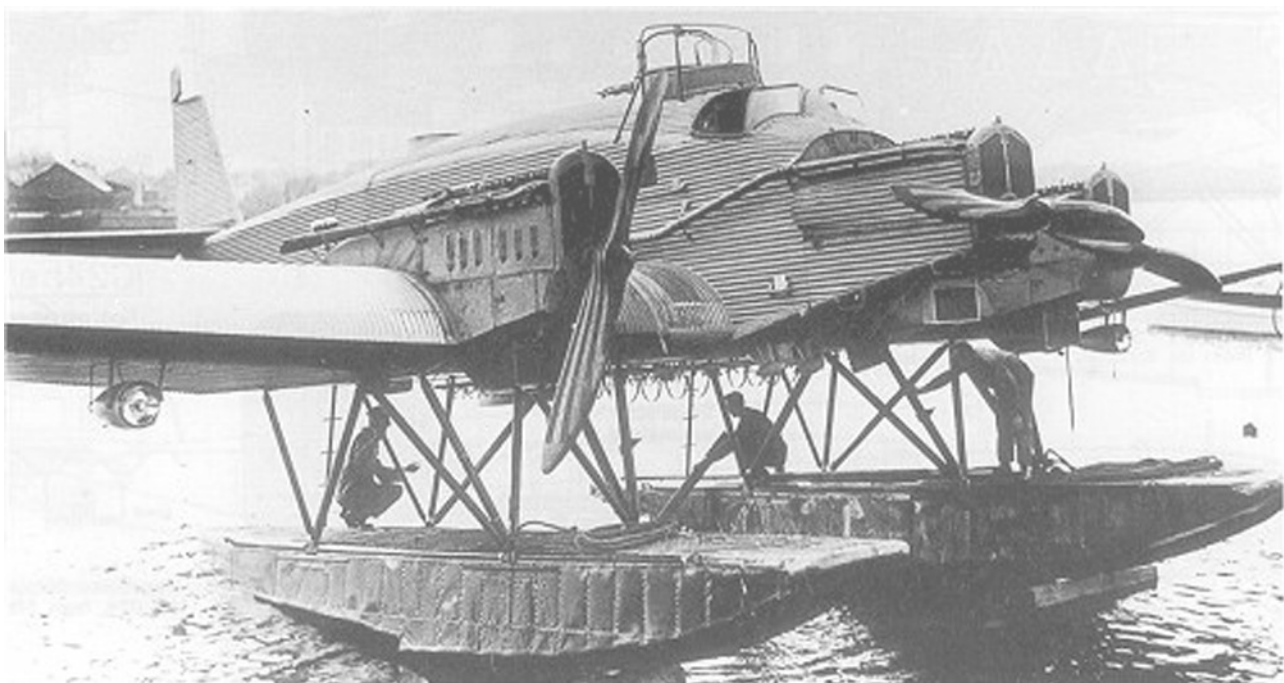


Línea de producción (Foto Archivo San Diego Air & Space Museum)



Cockpit del Junkers G.24⁶

⁶ http://www.e-pics.ethz.ch/index/ethbib.bildarchiv/images/ETHBIB.Bildarchiv_Ans_05338-02-170-AL-FL_91081.jpg



Junkers K-30W



Junkers G.24. 1 de noviembre de 1929⁷



Junkers G.24 (Fotos Archivo San Diego Air & Space Museum)

⁷ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Bundesarchiv_Bild_102-08759,_Flugzeug_Junkers_G-24.jpg

Con estos modelos el 5 de mayo de 1926 la recientemente formada Deutsche Luft Hansa (Unión Alemana del Aire Luft Hansa) comenzó a operar con vuelos nocturnos de pasajeros entre Berlín y Königsberg. El 24 de julio los G-24 D-901 y D-903 de la empresa desarrollaron un raid desde Berlín a Pekín (20000 km). También se registraron notables marcas para la época con récords de velocidad máxima con una tonelada o dos toneladas de carga⁸.



Junkers G.24 de Deutsche Luft Hansa. 1928⁹

La misión Junkers y el G-24W en Argentina

Con el objeto de promocionar la aeronáutica comercial de posguerra y estimular la creación de líneas aéreas regionales el enero de 1923 la *Misión Junkers* llegó a la Havana y, luego de recorrer diferentes puntos de sudamérica llegó al país el 2 de febrero de 1925 la encabezada por el comerciante de 37 años Eberhard Von Jagwitz. La delegación estuvo integrada de la siguiente manera:

Jefe: Kurt Berner

Secretario general: Aolf Gestefeld

Servicio Técnico: Gualterio Jastram y Franz Holtzman

⁸ El 1 de abril de 1927 se alcanzó un récord de distancia de 1013,18 km 7:52 horas de vuelo con dos toneladas de carga. El 28 de junio el piloto Wilhelm Zimmermann obtuvo un récord de velocidad de 209,115km/h con una tonelada de carga. El 6 de agosto se consolidó un nuevo récord homologado por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) al recorrer 1176 km a 171 km/h en 10:42 horas de vuelo.

⁹ http://www.berlin-airport.de/images/Presse/GoodbyeTHF/1928_Maschine_und_Bus.jpg

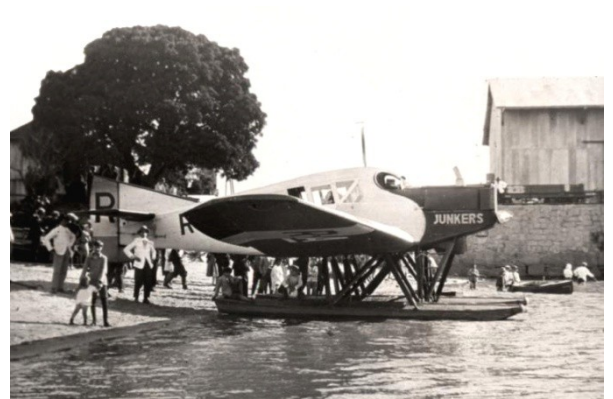
Pilotos: Wilhelm Neuenhofen, Franz Kneer, Carl Hucke, Alfred Guillermo Gründtke (encargado de operaciones con hidroaviones)

Jefe de Servicios Organizados: Capitán de Fragata noruego Christian Doxrud¹⁰ y Erhard Milcke

Mecánicos: Arthur Grillwald, Fritz Reiche. Sohonmetzler, Patermann y Sackitz

En una primera etapa trajo consigo cuatro monoplanos Junkers F-13¹¹ (motor BMW de 185 hp), un K-16 (motor Siemens de 65 hp), un A-50 (motor Junkers de 230 hp) y un T-23 (motor Le Rhône 70 hp). Instalaron el material en El Palomar y las oficinas comerciales en Buenos Aires sobre las Sarmiento N.º 385 y 25 de Mayo N.º 81. La representación quedó luego en manos de la Casa Orbis, Berger, Mertig y Cía. con domicilio comercial en la Av. Callao N.º 45-61.

Los aviones traídos por la misión Junkers



Izquierda: Junkers F-13 R-ACTD en el Ac Tucumán. Record de distancia El Palomar, Tucumán. 9 de julio de 1924¹². Derecha: Junkers F-13W R-ACTB con flotadores en el ex destacamento San Fernando¹³

Junkers T-23 R-ACAB. Enriqueta Fruchard de Jarfelt frente al monoplano. Aeródromo Las Playas, Córdoba. Mayo de 1932

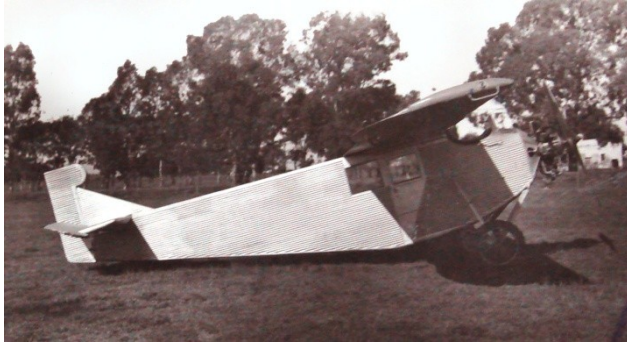


¹⁰ Había estado en nuestro país y se había formado como aviador en El Palomar donde el 16 de julio de 1913 recibió la licencia de Piloto Internacional N.º 32.

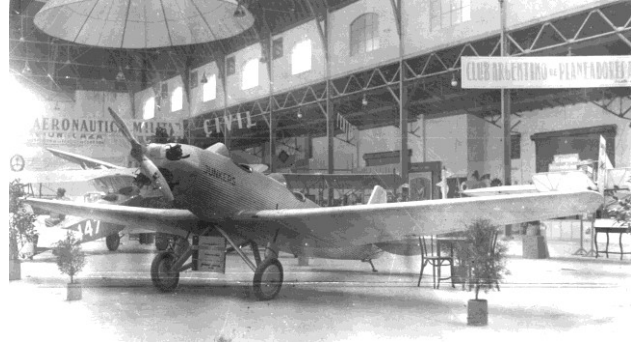
¹¹ Revista *Aviación* N.º 33. 10 de junio de 1924.

¹² <http://www.junkersf13.com/Samples.html>

¹³ <http://www.junkers.de/flugzeuge/specials/fl13>



Junkers K-16 R311



Junkers A-50

Publicidades argentinas de la casa Junkers en Argentina



Publicidad de Casa Orbis, Berger,
Mertig y Cía (Revista *Aero*)

PUEDE afirmarse que los continuos estudios y ensayos del profesor JUNKERS, uno de los "pioneros" de la aviación y fundador de la fábrica de aviones "JUNKERS", han contribuido en gran parte al desarrollo de la aviación.

La experiencia de la fábrica "JUNKERS" se ha puesto de manifiesto en el transcurso de los años, al considerarse que temporariamente una cuarta parte de los "records" mundiales se encontraron en poder de dicha fábrica.

Además, la fábrica "JUNKERS" ha prestado su especial atención a la construcción de aparatos que, en relación a sus dimensiones, se destacan por sus cualidades económicas y de seguridad. Del constante desarrollo de la aviación resulta que el servicio de aviones conquista sucesivamente la mayor confianza, especialmente en cuanto se refiere a la seguridad de éstos. Mientras que, al iniciarse la aviación, se construía casi exclusivamente aviones destinados a obtener triunfos deportivos, en la actualidad éstos son adaptados para transportes de pasajeros, correo, carga y heridos; siendo empleados además para la fotogrametría y el combate de plagas agrícolas, todo lo cual significa un gran apoyo para el desarrollo de la técnica en general.

El campo de acción que se ofrece a los aviones "JUNKERS" en todas las partes del mundo, permite a la fábrica hacer continuamente innovaciones, que luego favorecen la construcción de nuevos tipos. A ello se debe la posición muy destacada del aparato "JUNKERS", en relación a otras marcas, lo que es ampliamente confirmado por la gran popularidad de que es objeto en todo el Universo.

AVIONES ENTERAMENTE METALICOS JUNKERS

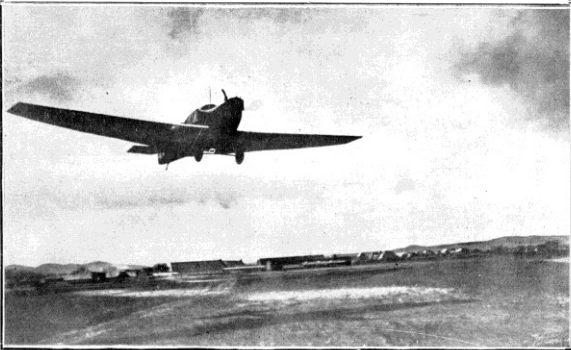
UNICOS CONCESIONARIOS

CASA ORBIS, BERGER, MERTIG & Cía.

CALLAO 45-61

U. T. Riv. 1742 y Mayo 1281

Junkers



Aeroplanos de Metal
para
Servicios Comercial y de Pasajeros,
Servicio de Observación,
Escuela, Deportes,
Turismo.
Aviones & Hidroaviones

Únicos representantes:
"COARICÓ"

25 DE MAYO 81
BUENOS AIRES



JUNKERS-AVION DE TRAFICO, TIPO F 13

JUNKERS - AVIONES PANMETALICOS
MOTORES PARA AVIACION

Estos tipos están volando en servicio regular con pasajeros y correo en la República Argentina, en las líneas del Aero-Lloyd Córdoba, y entre B. Aires-Montevideo, en Bolivia en las del Lloyd Aéreo Boliviano, y en Colombia en las de la Sociedad Colombiana — Alemana de Tráfico Aéreo; en Europa prestan servicio en casi todas las líneas de tráfico aéreo regular, así como también en Asia y la Am. del Norte.

MISION JUNKERS en SUDAMERICA

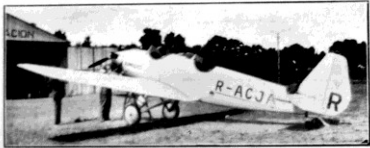
SARMIENTO 385 U. T. Retiro 3289 Dirección Cablegráfica: JUNKERS BAIRES BUENOS AIRES



JUNKERS-HIDROAVION DE TRAFICO, TIPO F. 13

**AVIONES
ENTERAMENTE METALICOS
JUNKERS**

FUERZA MOTRIZ Desde 80 H P Hasta 3200 H P	AVIONES E HIDROAVIONES PARA TODO USO	CARGA UTIL Desde 150 Kg. Hasta 8000 Kg.
---	--	---



**Escuela · Deporte · Acrobacia · Tráfico aéreo
para pasajeros · Correo · Carga · Sanidad ·
Fotogrametría · Combate de plagas, etc.**

Instalación de líneas aéreas, escuelas,
astilleros, fabricación de licencias.

MOTORES DE AVIACION PARA NAFTA O GAS OIL

Los aviones de "batalla" para todos los climas. No necesitan hangares. En uso en todas partes del mundo. Poseedores de una gran parte de records mundiales.

SOLICITE INFORMES:
Casa ORBIS, BERGER, MERTIG & Cía.
Únicos representantes de la casa JUNKERS, Dessau
CALLAO 45-61 U. T. Riv. 1742 y Mayo 1281

**AVIONES
JUNKERS**

Conocidos en todo el Mundo
a causa de su

Seguridad
Puntualidad
Velocidad
Duración

SERVICIOS AEREOS
DE TODAS CLASES

Misión Junkers en S. América
SARMIENTO 385
U. T. Retiro 3289 Buenos Aires

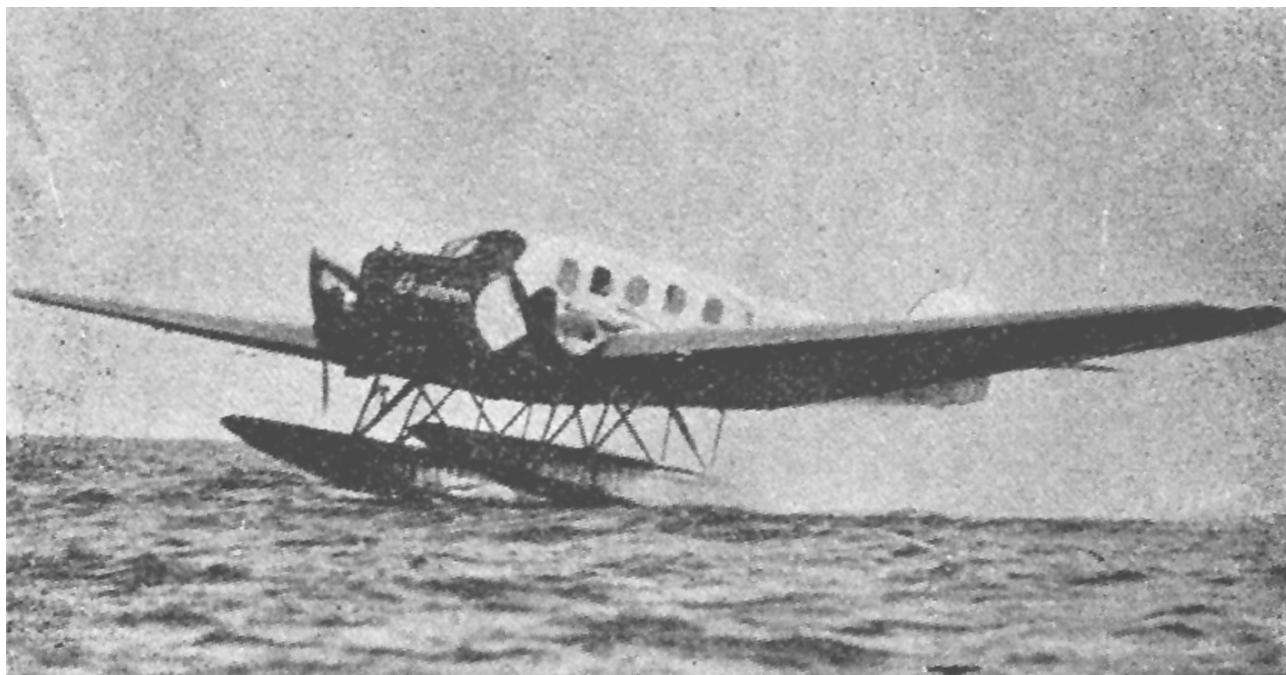
En una segunda etapa llegó el trimotor G-24W¹⁴. Número de constructor J0944 había sido fabricado en Dessau en 1926 e inicialmente fue librado al servicio de Luft Hansa con la matrícula D-1287. Llegó a la Argentina en el segundo semestre y poco tiempo después fue matriculado R-ACTX. Tenía tres motores Junkers L5 A de 230 hp que le proporcionaban una velocidad de crucero promedio de 150 km/h, una autonomía de siete horas y una disposición interior para alojar tres tripulantes y nueve pasajeros.

El 2 de noviembre efectuó los primeros ensayos en la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires desde el mismo apostadero utilizado por los Junkers F-13W. El 12 de ese mes inició el primer vuelo comercial hasta Asunción del Paraguay al mando del piloto de fábrica Fritz Horn (1896-1963) con el canciller alemán Dr. Hans Luther (1879-1962). El 13 de ese mes cumplió la etapa Paraná, Corrientes, Asunción y dos días después regresó haciendo las mismas escalas.



Junkers G.24W R-ACTX sobre el río, cerca de San Fernando (Colección Juan Carlos Borra)

¹⁴ Wasser (Agua): Versión con pontones.



Junkers G.24W R-ACTX acuatizando sobre el Río de la Plata



El 14 de enero de 1927 llevó a cabo otro vuelo memorable, fue el raid Buenos Aires-Río de Janeiro. El vuelo partió de la dársena norte y realizó las escalas técnicas en Montevideo, Río Grande, Porto Alegre, Florianópolis y Santos. La tripulación estuvo integrada por de Wilhelm Neuenhofen (1897-

1936)¹⁵ con los mecánicos Karl Warch Klaholtz y Karl Head. El 11 de febrero regresó a Buenos Aires.

El 18 de marzo voló a Montevideo al mando de Neuenhofen llevando como pasajero al Ing. Franz Holtzman (Jefe de Servicios de la Compañía establecida por la misión Junkers) y al Sr. Sánchez de la Fuente. Diez días después el G-24W R-ACTX voló a Córdoba con el piloto Neuenhofen, el mecánico Warch y seis pasajeros.

El 18 de mayo partieron de Dársena Norte a Río de Janeiro con la tripulación integrada por el piloto Kneer (1895-1935)¹⁶ y los mecánicos Sackitz y Max Saber y debieron realizar un acuatizaje forzoso en la zona costera del departamento uruguayo de San José¹⁷. El 16 de septiembre cuando volaba de Montevideo a Buenos Aires protagonizó otro descenso de emergencia en Juan Lacaze (cerca de Puerto Sauce) al mando de Alfred Grundke con cuatro pasajeros entre los que estaba el Sr. James Irvin Miller (Vicepresidente de United Press).

El G-24W y el Aero Lloyd Córdoba

Patrocinados por la *Misión Junkers* esta compañía aerocomercial se había constituido el 1 de enero de 1925 bajo la dirección del Almirante Guillermo Alfredo del Corazón de Jesús Malbran¹⁸ con oficina comercial en la calle 25 de Mayo 286 de la capital provincial. El 8 de enero inició sus servicios con el monoplano Junkers F-13 R-ACTD¹⁹. Luego se reforzó la línea con el F-13 R-ACTC²⁰ y finalmente, de manera transitoria, con el Junkers G-24W R-ACTX.

El 1 de julio de 1925 en un comunicado conjunto del Aero Club Córdoba y la *Misión Junkers* dieron a conocer un proyecto por el cual se organizarían seis líneas aéreas en el país mediante una subvención federal de \$ 1 por km recorrido y otra provincial de \$ 0.50²¹.

Las rutas desde la ciudad de Córdoba fueron las siguientes:

Vuelos regulares	Vuelos no regulares	Comentarios
Villa Dolores ²²		El servicio se realizaba tres veces por semana (Lunes, Miércoles y Viernes) y finalizó en julio de 1925 por cierre de temporada. El trayecto en avión demoraba 45 minutos mientras que en micro 8 horas.
Río Cuarto		Se inició el 1 de mayo de 1925 los vuelos regulares hasta Río Cuarto ²³ . Los servicios se realizaron los martes y sábado suspendidos el 31 de mayo de 1927 ²⁴ .
	Jesús María	
	Santa María	

¹⁵ <http://en.cyclopaedia.net/wiki/Wilhelm-Neuenhofen>

¹⁶ http://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Kneer

¹⁷ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 116.

¹⁸ MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N° 171, 3º Piso. Buenos Aires. Pág. 57.

¹⁹ D-319 *Turteltaube* (número de constructor 708), fue matriculado R-ACTD y en el Aero Lloyd Córdoba habría sido bautizado *Villa Dolores*.

²⁰ D-321 *Edelfalke* (número de constructor 710), fue matriculado R-ACTC y en el Aero Lloyd Córdoba habría sido bautizado *Córdoba*.

²¹ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Pág. 5.

²² Servicio finalizado en JUL por cierre de temporada, en avión 0:45 hs, al mismo lugar en micro 8 hs

²³ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte. Pág. 104.

²⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 129.

	Rosario	
	Mar Chiquita (Córdoba)	Servicio bimestral durante la temporada 1926-1927 ²⁵



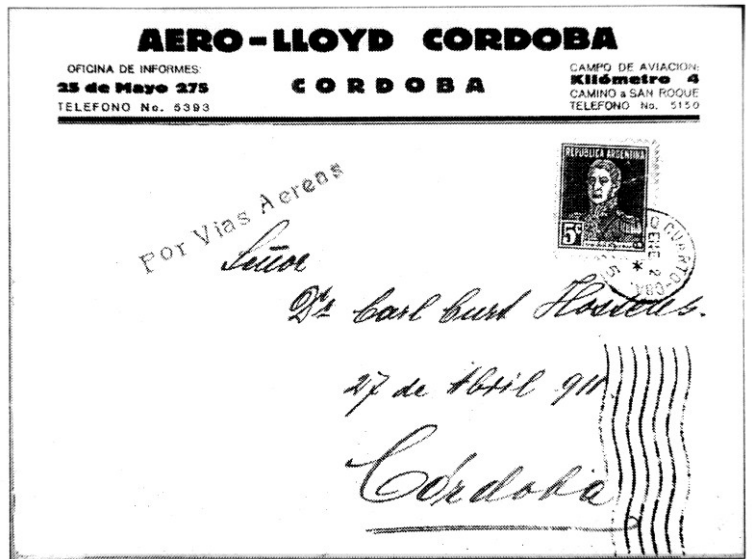
Junkers F-13 del Lloyd Aéreo Córdoba. 1925

El 31 de diciembre de 1926 cesaron las operaciones²⁶, hasta entonces se habían desarrollado 546 vuelos (73452 km recorridos), 1404 pasajeros transportados, 12094 kg de carga. 44693 piezas postales. El F-13 fue devuelto a la *Misión Junkers* y el R-ACTC pasó a Bolivia (Lloyd Aéreo Boliviano²⁷).

²⁵ Boletín de Aeropostal N.º 15. Año VI. Julio de 1995. Sociedad Argentina de Aerofilia. Buenos Aires. Pág.12.

²⁶ Según algunas fuentes el último servicio de la compañía se canceló el 31 de mayo de 1927.

²⁷ Matricula de origen D-321 *Edelfalke* (número de constructor 710), en Bolivia fue bautizado *Oriente*.



Izquierda: Matasellos de correspondencia utilizados en la línea Córdoba-Río Cuarto. Derecha Pieza Postal circulada por la compañía

Es año la misión alemana celebró un acuerdo con la Dirección General de Correos y Telégrafos para llevar a cabo tres servicios semanales entre Buenos Aires (puerto de Dársena Norte) y Montevideo. Estos vuelos se desarrollaron entre el 1 de mayo de 1926 y el 7 de octubre de 1927. En dicho lapso se completaron 437 vuelos con una regularidad del 97 %. Se transportaron 1420 pasajeros, 6100 kg de equipaje y 3500 kg de correspondencia. Se utilizaron los Junkers F-13 R-ACTA, R-ACTB y es muy probable que también haya operado el G-24W llevando ejemplares del diario *La Razón*.

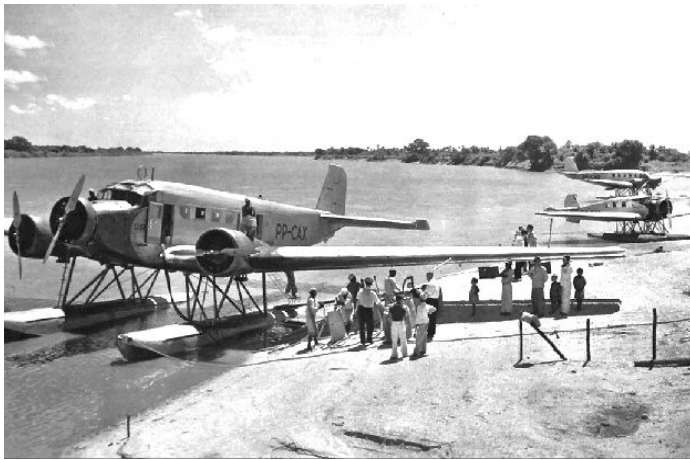


Junkers G.24W R-ACTX (Foto archivo diario *La Razón*)

La transferencia del G-24W a Brasil

Finalmente en septiembre el avión fue transferido a la filial brasileña del *Syndicato Condor* y temporalmente en Varig (julio a septiembre de 1927). Fue sucesivamente matriculado PP-CAB (enero

de 1928), P-BABA y bautizado *Ypiranga*. Voló hasta el 12 de octubre de 1938²⁸ cuando resultó destruido en la localidad costera de Coruripe, departamento Alagoas.



Junkers Ju-52/3m ge (N/C 4043) PP-CAX *Curupirá* del Sindicato Cóndor (Brasil) con flotadores (versión Wasser)²⁹, detrás se aprecia claramente el G.24W PP-CAB

Bibliografía y fuentes de consulta:

Archivos del Autor

BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte, enero a junio

Boletín de Aeropostal N.º 15. Año VI. Julio de 1995. Sociedad Argentina de Aerofilatelia. Buenos Aires

Boletín de Aeropostal N.º 30. Año XV. Noviembre de 2003. Sociedad Argentina de Aerofilatelia. Buenos Aires

Diario *La Razón*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Francisco Halbritter

Juan Carlos Borra

LIRONI, Julio Víctor. (1980) *Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y consecuencias de su proceso en la evolución de la aviación militar y civil en nuestro país*. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Germanó Artes Gráficas. 4 de diciembre de 1980. Buenos Aires

MARURI, Juan. *Historia de la Aviación Comercial en el Uruguay*. Tomo I

MORTZ, Alberto A. (1926) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Florida N° 171, 3° Piso. Buenos Aires

MORTZ, Alberto A. (1927) *Anuario Guía de la Aeronáutica*. Primera Edición. Florida N° 171, 3° Piso. Buenos Aires

Revista *Aero*

Revista *Aviación*

San Diego Air & Space Museum

Enlaces Web:

http://de.wikipedia.org/wiki/Franz_Kneer

<http://en.cyclopaedia.net/wiki/Wilhelm-Neuenhofen>

²⁸ Existen referencias de que también operó al servicio de Varig con los registros P-BABA y PP-CAB.

²⁹ Este avión luego fue importado y asignado a la Fuerza Aérea (T-159) luego fue transferido al Ministerio de Agricultura de la Nación (LQ-ZBO) y en la actualidad se encuentra preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica con la matrícula T-158.

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/Bundesarchiv_Bild_183-R14718,_Dessau,_Junkers-Werke.jpg
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/Bundesarchiv_Bild_102-08759,_Flugzeug_Junkers_G-24.jpg
<http://www.airwar.ru/image/idop/cw1/g24/g24-2.gif>
http://www.berlin-airport.de/images/Presse/GoodbyeTHF/1928_Maschine_und_Bus.jpg
http://www.geocities.com/hjunkers/ju_g24_p1.htm
http://www.goldenyears.ukf.net/reg_D-2.htm
http://www.goldenyears.ukf.net/reg_D-4.htm
<http://www.junkers.de/flugzeuge/>
<http://www.junkers.de>
<http://www.junkers.de.vu/>
<http://www.junkersfl3.com/Samples.html>