

CORREO ALEMAN A BORDO - TODO UN LOGRO TECNICO

El 1° de abril de 1911, vuela por primera vez el "L.Z.8", llamado también Iguá, al anterior, y por primera vez se creó un limbre especial de a bordo para aplicar sobre la correspondencia, que era en su casi totalidad, tarjetas oficiales y especiales del Zeppelin entregadas a bordo, y luego segundas hacia su destino por el Correo alemán, al cual le llegaban por los lanzamientos que hacia la aeronave, o en su defecto en los diferentes lugares de aterrizaje de la misma.

Estas piezas gozan de rareza, especialmente las entregadas por el Correo ya que la vida de esta aeronave fue muy breve, pues el 16 de mayo de 1911, luego de 17 vuelos ésta quedó destruida.

Viene luego el "L.Z.10" llamado "Schaben" y un año después, el 21 de junio de 1912, se crea la primera oficina postal del Correo Alemán a bordo, provista de un simple matasellos oval con la inscripción "Luftpost Schwaben" y la fecha. Este matasellos se usó para los vuelos de pasajeros sobre el Rin, entre Francfort, Dortmund y Dusseldorf.

El 14 de febrero de 1912 sale de los talleres de Friedrichshafen el "L.Z.11", llamado "Victoria Luise", que el 17 de julio fue provisto de matasellos postal de a bordo y realizó incontables vuelos, hasta que en julio de 1914 pasó a servir para los mandos militares.

Antes de la primera guerra militar se construyeron rápidamente muchos dirigibles ya sea para uso militar, comercial, turístico o postal y estos últimos tuvieron su oficina postal a bordo y fueron, el "Hansa" (L.Z.13) y el



"Sachen" (L.Z. 17), los que después de centenares de vuelos fueron asignados a uso militar.

Al finalizar la guerra, entre las aeronaves cedidas como reparaciones de guerra se cuenta el "Bodense" (L.Z.120), que efectuó vuelos de prueba el 20 de agosto de 1919, sobrevolando Alemania y llegando el 8 de octubre a Estocolmo. Fue dotado de un limbre de a bordo cesando sus vuelos el 11 de diciembre de 1919. Realizó el vuelo de traslado el 3 de julio de 1921, aparentemente sin carga postal, siendo entregado a Italia y bautizado con el nombre de "Esperia".

Francia recibió el "ordstern" (L.Z.121), igual al entregado a Italia, el cual aterrizó en St. Cyr y en Paris recibió el nombre de "Mediterranea".

La tercera unidad dada a cuenta de reparaciones fue el "Z.R.3" (L.Z.126), que efectuó el vuelo de prueba el 27 de agosto de 1924. Hizo otros vuelos sobre Suiza, el Sur de Alemania, realizando lanzamientos de correo y después inició su vuelos través del Atlántico, llegando a N. York el 15 de octubre de 1924 con una enorme cantidad de carga postal. Durante el viaje

efectuó un lanzamiento de correo en Angra, mientras sobrevolaba las Azores. Dicho dirigible fue bautizado con el nombre de "Los Angeles", el cual realizó más tarde una serie de vuelos hasta las Bermudas.

El 8 de Julio de 1928, por el 90° aniversario del Conde Zeppelin, muerto en 117, se bautizó el "L.Z.127" como "Graf Zeppelin", el cual realizaba su primer vuelo en setiembre del mismo año con transporte postal, aunque aun no estaba preparado el limbre de a bordo, ue fue utilizado en el segundo vuelo del 20 de setiembre de 1928 y desde ese día el limbre de a bordo señaló la historia de 590 viajes realizados sobre un recorrido de 1.695.972

kilómetros, que terminaron el 18 de junio de 1937, después de nueve años, con un pequeño vuelo entre Friedrichshafen y Francfort.

Se realizan los vuelos a EE.UU. con una organización postal y comercial perfecta; Alemania emite los dos primeros sellos aéreos con el dirigible sobrevolando la tierra, con valor de dos marcos para las tarjetas y de cuatro marcos para las cartas.

Le siguen muchos vuelos y una correspondencia enorme transportada por los Zeppelin. A título digamos que las tarjetas de un vuelo hacia EE.UU fueron 37.590 y las cartas 28.124 y al regreso 51.938 y 49.745, respectivamente, las que iniciaron indudablemente a muchos filatelistas.

Hoy vemos en las exposiciones, ya sean nacionales o internacionales, soberbias colecciones de esta rama de la aerofilatelia que, aparte de bonitas nos trae el dulce recuerdo de una época pionera que tuvo una sola mancha negra con el desastre de Lakehurst, donde fallecieron 36 de las 97 personas de a bordo en el "Hindenburg".

ANTONIO LLADO
HOMAR

