

# CTHULHU AIRLINES

por J. López Jara

*Los investigadores de La Llamada de Cthulhu no suelen hacer mucho caso de la casilla de "Pilotar avión" en sus hojas de personaje. Suelen pensar que lo del avión es otra trampa que les prepara el Guardián. Pero los aviones ya comenzaban a ser en los años veinte un útil medio de transporte, y uno no tiene por qué pilotarlos, puede ir tranquilamente de pasajero.*

Después de la Gran Guerra, la aviación comenzó a desarrollarse en el campo civil y de transporte. Fueron los años de los vuelos en solitario, de los records, de los prototipos más o menos disparatados, pero también los años del servicio postal aéreo, de los primeros vuelos regulares para pasajeros y de los primeros aeroclubs privados.

¿De qué sirve todo esto para el investigador medio? Muchas veces me he encontrado que los investigadores, cuando piensan en el avión, piensan en la posibilidad de "cruzar el charco" desde USA a Europa o viceversa, cosa que -en los años veinte- estaba fuera de lugar a menos que fuese a finales de la década y en dirigible. Una vez denegado por el Guardián el billete para cruzar el Atlántico, los aviones dejan de existir para los investigadores.

## Trayectos cortos

Y sin embargo, la aviación florecía como medio de transporte de pasajeros en las distancias cortas y medias: París-Londres, Budapest-Belgrado, Madrid-Larache son algunos de los itinerarios que, a partir de 1923 ó 24, estaban a disposición del investigador. Además, está siempre la posibilidad de alquilar un avión con piloto incluido y con capacidad para 4 a 6 pasajeros para trasladarse rápidamente de una ciudad a otra (o para salir rápida-

mente de un país, cosa que a veces conviene).

No quiero tratar en este artículo de la posibilidad de conseguir aviones mono o biplaza, porque la lista se haría interminable. Además el Guardián debe tener siempre cuidado de no dejar que sean asequibles a los investigadores aviones que sean un modelo del año en curso y de uso militar; el Cthulhu Now, a pesar de su bárbaro arsenal, no dice nada de F-14 Tomcats para abatir byakhees o mi go.

## Las líneas aéreas

Durante la década de los veinte ya funcionaba alguna compañía que ha durado hasta nuestros días (la KLM holandesa, por poner un ejemplo) aunque la gran mayoría, con el transcurso del tiempo desaparecieron o cambiaron de nombre. El Guardián deberá hacer una pequeña investigación para descubrir la compañía o compañía que le interese, o sencillamente inventar una. Dudo que los investigadores pongan pegas a este tema.

De todos modos, ahí van algunos de los nombres:

### Francia

*Lignes Aeriennes Latécoere.* Una de las primeras compañías francesas, que ya en 1918 tenía un vuelo que unía Tolouse con Barcelona, posteriormente extendido a Alicante, y finalmente a Rabat en Marruecos.

*Compagnie des Messageries Aeriennes (CMA)* otra empresa francesa que comenzó con vuelos a Lille y a Bruselas para luego realizar vuelos a Londres.

*Compagnie des Transports Aeronautiques du SudOuest,* que enlazaba Burdeos, Biarritz con San Sebastian y Bilbao.

*Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne,* luego *Compagnie Internationale de Navigation Aérienne,* que enlazaba Francia con los países balcánicos, llegando también a

Varsovia y Constantinopla y, a finales de los veinte, principios de los treinta, a Ankara, Bagdad y Teherán.

### Inglaterra

*Aircraft Transport and Travel.* Vuelos entre París y Londres, pero desapareció en 1921.

*Daimler Airways.* Vuelos de enlace con el continente europeo.

*British Marine Air Navigation.* idem que la anterior.

*Imperial Airways Ltd.* Línea aérea inglesa que comenzó a funcionar con este nombre en 1924, siendo el resultado de la fusión de las cuatro compañías inglesas existentes en ese momento y que en los años treinta ya tendría, además de un breve servicio de dirigibles, vuelos trascontinentales que, con múltiples etapas, unían Inglaterra con la India.

### Alemania

*Danzinger Luft Reederei.* Vuelos con Francia, Inglaterra y los Países Bálticos.

*Junkers Luftverkehr y Deutsche Aero Lloyd.* Estas dos compañías realizaban vuelos nacionales y a otros países europeos, uniéndose en 1926 para formar la Deutsche Lufthansa, que comenzando los treinta sería una de las primeras compañías mundiales.

### Italia

La aviación civil no comenzó a contar con compañías italianas hasta 1926 cuando surgen las siguientes:

*Transadriática,* como su nombre indica, tenía vuelos como el Turín-Venecia-Trieste, o Roma-Venecia.

*Aero Espresso,* tenía un vuelo que unía Brindisi con Constantinopla.

*Societa Aerea Mediterranea y Avio Linee Italiane,* con vuelos a distintas ciudades europeas y mediterráneas.

### Holanda

*KLM,* Reales Líneas Aéreas Holandesas, siempre usando los aviones fabricados por Fokker.



**Boeing air Transport.** Chicago-San Francisco a partir de 1927.

**National Air Transport.** Chicago-Nueva York también a partir de 1927.

Otras compañías americanas dedicadas a vuelos dentro de Estados Unidos, enlaces con Canadá o Centroamérica eran la *Colonial Air Transport*, la *Robertson Aircraft Corporation* y la *Western Air Express*. En 1928 se funda la *Transcontinental Air Transport*, con Charles Lindbergh como director técnico y con el aporte de un importante capital financiero.

### España

**Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas S.A.** con trayectos Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla y Madrid-Biarritz.

**Jorge Loring.** Un único trayecto, Sevilla-Larache

**Unión Aérea Española.** Trayectos en el sur, como por ejemplo, Sevilla-Granada.

Las líneas aéreas en España comienzan a operar a mediados de los veinte.

### Los precios

En el libro de reglas de *La Llamada de Cthulhu* se dan como ejemplos los precios de un viaje en avión París-Londres en 1919 y luego el precio por km y pasajero en 1930. No costará demasiado al Guardian calcular el precio de un determinado trayecto, teniendo en cuenta que cuanto más nos remontemos en la década de los veinte, más caro será el billete de avión. Tampoco hay que olvidar que los vuelos no eran demasiado numerosos, con la excepción de los trayectos muy cortos, tipo Londres-París.

### Los aviones

#### Vickers F.B.28 Vimy C

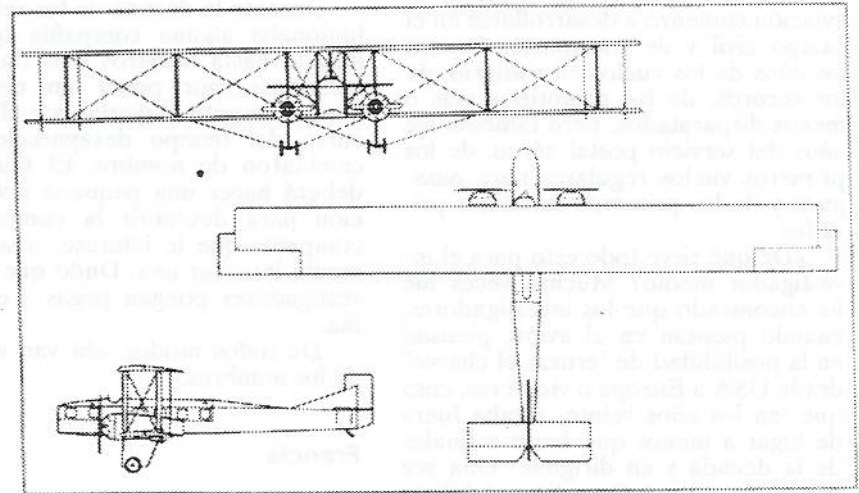
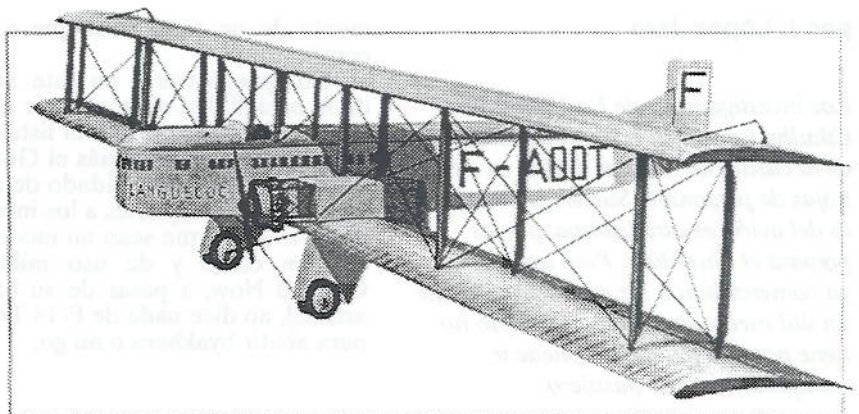
Construido a partir de 1920.  
Capacidad para hasta 10 pasajeros  
Velocidad de crucero: 135 km/h.  
Techo operativo: 3200 metros.  
Tripulación: 2 personas

Autonomía: 724 km.

A partir de 1920 fue utilizado por las líneas aéreas inglesas, enlazando Londres con Bruselas, París y Colonia. Se construyeron tres ejemplares, el último de los cuales fue cedido a la Imperial Air Ltd. en 1924

F

Farman F.60 Goliath - 1919



### Farman F.60 Goliath

Construido en 1919

Capacidad para hasta 12 pasajeros

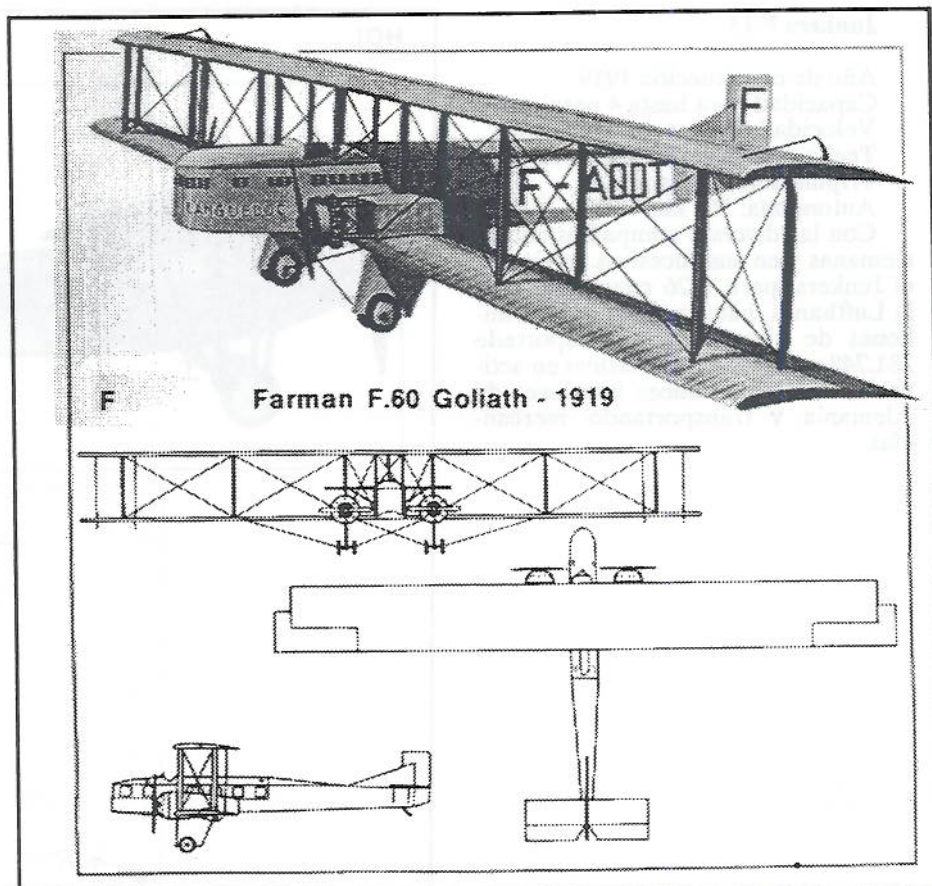
Velocidad de crucero: 120 km/h.

Techo operativo: 4.000 metros.

Tripulación: 2 personas

Autonomía: 400 km.

De fabricación francesa, este aparato sirvió a la Air Union, en la Cie Aerienne Française, en aerolíneas checoslovacas y rumanas. Tiene el honor de haber protagonizado la primera colisión en vuelo de aviones civiles, concretamente el 7 de abril de 1922 en Francia (lagarto, lagarto).



F

Farman F.60 Goliath - 1919

### Handley Page W8b

Construido a partir de 1922

Capacidad para hasta 12 pasajeros

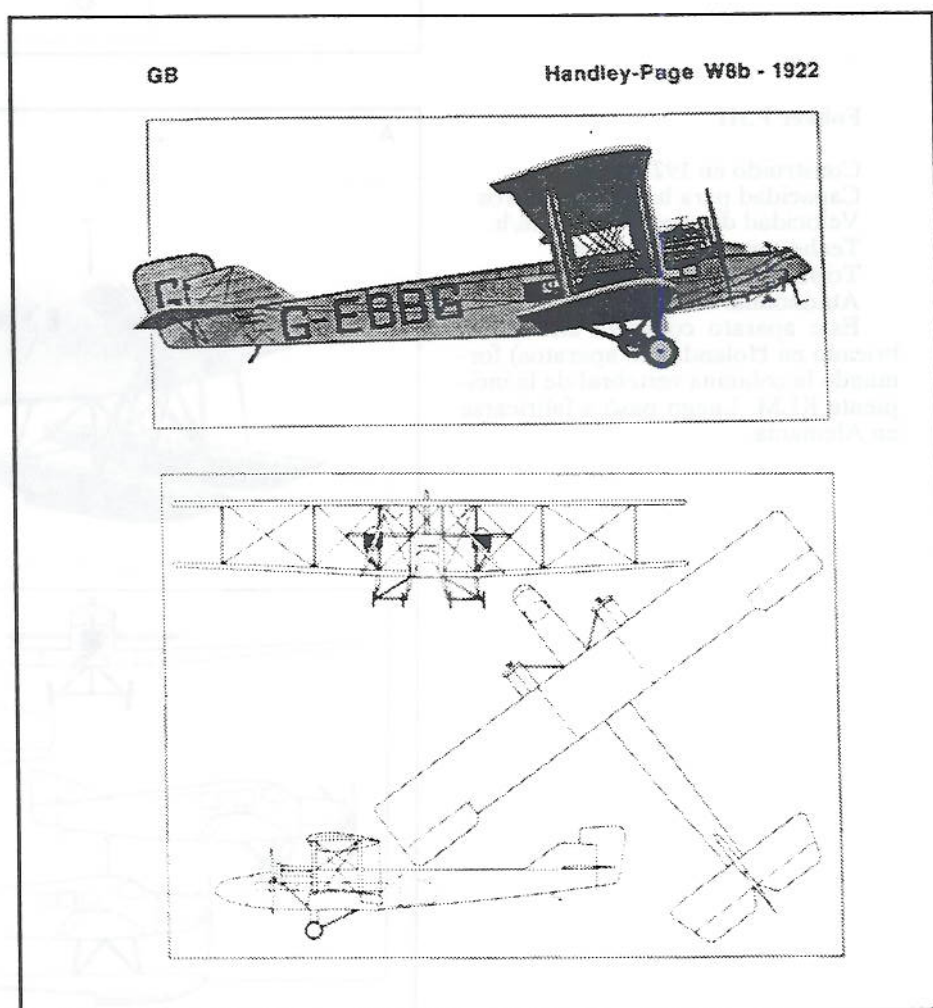
Velocidad de crucero: 145 km/h.

Techo operativo: 3.200 metros.

Tripulación: 2 personas

Autonomía: 644 km.

Estos aparatos sirvieron a la Handley-Page Transport Ltd. hasta 1924, cuando la compañía fue absorbida por la Imperial Air, realizando vuelos entre Londres París y Bruselas.



GB

Handley-Page W8b - 1922



### Junkers F.13

Año de construcción 1919

Capacidad para hasta 4 pasajeros

Velocidad de crucero: 140 km/h.

Techo operativo: 4000 metros.

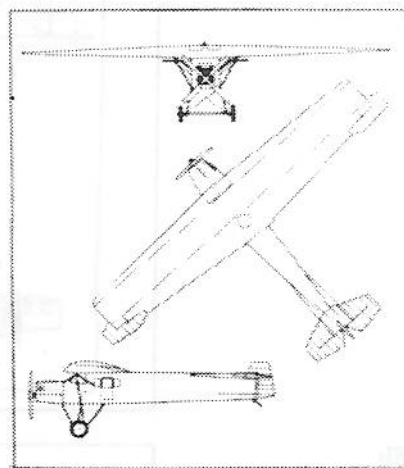
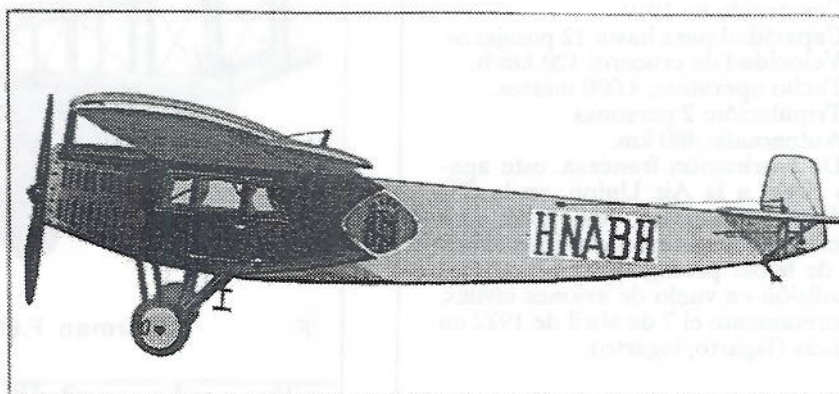
Tripulación: 2 personas

Autonomía: 560 km.

Con las diversas compañías aéreas alemanas y en sus sucesivas versiones, el Junkers, para 1926 cuando se crea la Lufthansa, había volado quince millones de kilómetros y transportado 281.748 pasajeros. Se mantuvo en activo hasta 1938 en líneas interiores de Alemania y transportando mercancías.

HOL

Fokker F.III - 1921



### Fokker F.III

Construido en 1921

Capacidad para hasta 5 pasajeros

Velocidad de crucero: 135 km/h.

Techo operativo: -metros.

Tripulación: 1 personas

Autonomía: 675 km.

Este aparato comenzó siendo fabricado en Holanda (30 aparatos) formando la columna vertebral de la incipiente KLM. Luego pasó a fabricarse en Alemania.

A

Junkers F.13 - 1919

