

## España y las comunicaciones aéreas con América

Por FERNANDO SORIANO

Piloto y observador de aeroplano

«España, por su situación geográfica, será obligadamente uno de los estribos de los puentes aéreos que en el porvenir tenderá la Aeronáutica entre Europa y América.»

GENERAL SORIANO. — *L'Air*, 1926.

ES un ideal perseguido desde hace años por las naciones más importantes y adelantadas en técnica aeronáutica, el de enlazar por el aire Europa y América a través del Atlántico, con servicios postales y comerciales que sean a la vez seguros, frecuentes y rápidos.

La gran influencia política, comercial y de todos los órdenes que tales servicios han de procurar a las naciones que los establezcan bajo su bandera, es el acicate impulsor de dicho ideal, y a él es debido que, no obstante la actual crisis política y económica del mundo, se hayan dedicado y sigan dedicándose cantidades y esfuerzos cada vez más importantes al logro de su eficaz realización.

El espacio que cubre el Atlántico Sur es el camino más fácil y seguro para dar el salto sobre el mar entre los dos continentes. Su régimen meteorológico bastante regular, la escasez en él de violentas tempestades, y lo poco frecuentes que son en tales latitudes las brumas intensas y persistentes, atenúan notablemente esos obstáculos, que son de los más graves con que hoy lucha la aeronavegación. Pero aun queda en este caso el de ser muy largo el trayecto a recorrer sobre el mar, sin escala posible para poder reponer el combustible consumido, cosa que constituye una importante dificultad para aviones portadores de una carga comercial eficaz. Y aunque cabe eludirla estableciendo escalas intermedias por alguno de los medios propuestos y ensayados, son todos tan aleatorios e inconvenientes que sólo como solución transitoria se los puede adoptar.

### Primeros resultados

Francia y Alemania son las dos naciones a quienes se deben los primeros y mayores esfuerzos en el sentido indicado, y a ellas les corresponden los únicos resultados prácticos hasta ahora logrados.

La primera, en su afán de ser la precursora e iniciadora de todo progreso, emprendió, hace próximamente nueve años, la instalación de una línea aeropostal a Buenos Aires. Y sin reparar en gastos ni detenerse ante las enormes dificultades que tal empresa presentaba en aquella época,

cruzando con sus aviones por España y por la costa occidental de Africa, los llevó hasta Dakar en busca del salto más corto a dar sobre el mar. Pero ante los 3.000 kilómetros que de ese modo necesitaba salvar, hubo de resignarse a emplear en ese trayecto dos barcos rápidos que le transportaran el correo por el mar. Aun así, una vez que logró normalizar el servicio aéreo en los trayectos restantes, la duración del viaje desde Francia a Buenos Aires quedó acortada notablemente en relación al efectuado totalmente por la vía del mar.

Al empezar el año actual, tras de numerosos ensayos y larga espera, ha logrado al fin convertir el servicio en íntegramente aéreo, sustituyendo los dos barcos rápidos por grandes aviones e hidroaviones multimotores, que efectúan ya el servicio con plena normalidad.

Por su parte, Alemania, en fecha ya mucho más reciente—hace poco más de un año—, después de largos, costosos y metódicos ensayos, abrió al servicio aeropostal una línea a América del Sur, íntegramente aérea desde el primer momento, que apoyándose en España, como Francia, da un primer salto a Canarias y sigue después por Bathurst a Brasil. Y como solución eventual para el largo trayecto a recorrer sobre el mar entre los dos últimos puntos, adoptó la de establecer una base intermedia de escala, formada por un barco especialmente preparado al objeto, en el que se recoge y abastece el hidroavión que llega, y se lanza con catapulta, el mismo u otro de relevo, quedando así evitada la dificultad que existe casi siempre en el despegue desde alta mar.

Esta solución, que funciona desde hace un año con toda regularidad, va a ser sustituida muy en breve por el empleo de hidroaviones de radio de acción suficiente para recorrer sin escala el trayecto total. La Compañía Lufthansa, concesionaria de esta línea, tiene ya terminados en los talleres de Friedrichshafen varios de dichos hidroaviones, tipo *Dornier Do. 18*, bimotores *Junkers Jumo VI*, para aceites pesados, con potencia unitaria de 560 cv. y radio de acción de 4.450 kilómetros, que muy pronto empezarán a prestar servicio.

Tanto esta línea como la francesa, a cargo hoy de la Compañía Air-France, tienen ya normalizado un servicio bisemanal, en el que cada una ha efectuado ya más de cien travesías del Atlántico Sur, en ambos sentidos, sin graves contratiempos ni retrasos.

#### Proyectos en el Atlántico Norte

Si en el Atlántico Sur puede darse ya como resuelto el problema de que nos ocupamos, no ocurre lo mismo en el Atlántico Norte. En este mar, los obstáculos meteorológicos antes señalados adquieren tal violencia y son tan persistentes durante casi todo el año, que el vencerlos ha de exigir una organización de servicios y un material aeronáutico de perfección y cualidades mucho más elevadas que los empleados hasta hoy en el Atlántico Sur. Y debido a esto, aun siendo muchos los planes y proyectos formulados, ninguno de ellos ha pasado hasta ahora al período de ensayo, y menos aún al de intento de práctica realización.

De prever es, sin embargo, que no transcurra mucho tiempo sin que tal empresa se acometa. La experiencia adquirida en la explotación de las grandes líneas aéreas últimamente establecidas, y los resultados que en ellas se van obteniendo, demuestran que la seguridad y las posibilidades aumentan de día en día, que los instrumentos de a bordo son ya excelentes y de fácil manejo, y que las organizaciones en tierra han progresado en tales términos que se pueden considerar como satisfaciendo a todas las necesidades.

Y si a estos datos se añade el hecho de que las Avia- ciones más importantes de Europa y América, en ruda competencia, luchan hoy por obtener facilidades y ventajas en el paso por los caminos que consideran más fáciles de recorrer en el Atlántico Norte, y a la vez construyen y ensayan apresuradamente grandes hidroaviones capaces de largas travesías, puede afirmarse, sin riesgo de equivocación, que dentro del año actual han de emprenderse los primeros trabajos para las organizaciones terrestres correspondientes a alguna línea aerpostal entre Europa y Norteamérica, y se harán vuelos de ensayo con el citado fin.

#### Los itinerarios probables

Londres, París y Nueva York son, por su situación, su importancia, y por irradiar desde ellos numerosas comunicaciones de todas clases, los centros mundiales indicados en primer término para servir de origen y llegada a los aviones de las líneas aéreas que enlacen Europa y América del Norte.

Entre Londres y Nueva York se presentan cuatro itinerarios considerados como los más ventajosos y posibles:

- 1.º Por Irlanda y Terranova (5.560 kilómetros).
- 2.º Por Brest, La Coruña y Azores (6.800 kilómetros).
- 3.º Por Brest, La Coruña, Azores y Bermudas (7.600 kilómetros).
- 4.º Por Vigo e islas flotantes en el trayecto.

En el estado actual de la Aeronáutica, tanto el primero

de estos itinerarios como los que pudieran intentarse más al Norte, por Escocia e Islandia, que en cuanto a escalas ofrecen indudables ventajas, son muy peligrosos e inabordablemente prácticamente para servicios regulares que hayan de durar todo el año. Aun admitiendo que se encuentren medios eficaces para evitar la formación de hielo en los bordes de ataque de las alas y palas de las hélices, causa a que se atribuyen las últimas e inexplicables catástrofes ocurridas a grandes aviones comerciales, queda la bruma, obstáculo hasta ahora imposible de salvar seguramente, ya que la fotografía sobre emulsión sensible a los rayos infrarrojos, que empieza a emplearse en los grandes paquebotes transatlánticos, sólo alcanza a kilómetro y medio, y exige un minuto para el desarrollo de la placa, tiempo incompatible con las actuales velocidades de vuelo.

Por esta causa, el citado itinerario, por Irlanda y Terranova, aun siendo el más corto y ventajoso por algunos otros conceptos, sólo ha de poder ser adoptado en los meses de verano. Y aun dentro de estos meses, serán muchos los casos en que los accidentes meteorológicos y vientos dominantes obliguen a los aviones a descender más al Sur, buscando la recalada en las costas de España, como les ocurrió a Assollant y Lefèvre, que con el *Pájaro Amarillo* tuvieron que tomar tierra en la playa de Oyambre, en Comillas (Santander).

En cuanto al cuarto y último itinerario, con islas flotantes en el trayecto, aparte de ser costosísimo de organización y de sostenimiento y envolver problemas técnicos muy arduos, ante el gran radio de acción de que disponen los aviones modernos ha perdido casi por completo su interés.

Quedan, pues, como únicos itinerarios prácticamente utilizables para servicios regulares permanentes los consignados en segundo y tercer lugar. Ambos son en realidad uno mismo, con la sola diferencia de la escala en las Bermudas, para dividir en dos el último y más largo trayecto entre Azores y Nueva York. Y ambos también toman como base las costas de España, para lanzarse al salto del Atlántico en busca de las Azores y Nueva York.

A estos itinerarios es a los que se dirigen las miras y negociaciones de cuantos hoy pretenden establecer los servicios de que se trata. Y como existen ya acuerdos que permiten asegurar lo serán en muy breve plazo, quedará así confirmado el pronóstico que sirve de lema a este artículo, hecho hace ya cerca de diez años, en un número extraordinario de la revista francesa *L'Air*, por el primer director general que ha tenido la Aeronáutica Comercial española.

#### Los concurrentes actuales

Penetrada Francia de la posición privilegiada de las Azores en el Atlántico Norte para servir de base a los servicios aéreos que hayan de cruzar dicho mar, negoció y concertó hace tres años con el Gobierno de Portugal, a cuya nación pertenece el citado archipiélago, un convenio que le aseguraba la exclusiva para utilizarla ella sola y sin competidores como escala de sus futuros servicios aéreos, a cambio de organizar esos mismos servicios entre la metrópoli portuguesa y sus colonias del Atlántico.

Caducada esta exclusiva por no haber cumplido Francia la condición a que se obligó, el Gobierno portugués, con muy buen acuerdo, ha preferido conservar su libertad y no ha accedido a los nuevos requerimientos de exclusiva que se la han dirigido, no sólo por Francia, sino también por Inglaterra y los Estados Unidos. Pero no obstante esto, las negociaciones continúan, tratándose de llegar a un acuerdo sobre bases iguales para todos los servicios, dentro de condiciones determinadas que Portugal exige. Entre ellas están la de que todas las instalaciones que se hagan en las islas pasen a ser después propiedad nacional, y que los aviones hagan precisamente escala en la metrópoli, preferiblemente en Lisboa.

La primera de estas condiciones suscita graves problemas económicos, no fáciles de resolver. Y la segunda obligará a Inglaterra a alargar su itinerario, desviándolo hasta Lisboa. Para Francia, que tiene ya concedido prolongar su línea París-Madrid hasta Lisboa, probablemente no altera en nada sus planes.

Se asegura, sin embargo, que Francia, en su persistente propósito de adelantarse a todos, ha conseguido una autorización especial para organizar la escala de sus servicios aéreos en las Azores, a cambio de ciertas ventajas comerciales que ha concedido a Portugal, y que su Ministerio del Aire tiene ya en las Azores una Comisión dirigida por el teniente de navío M. Nomy, que estudia todas las bahías y terrenos utilizables para bases de los servicios que inmediatamente piensa establecer. Y aunque el naufragio del hidroavión gigante *Lieutenant de Vaisseau Paris*, la mayor y más bella unidad de su flota aérea comercial, en la que tantas esperanzas fundaba, pueda retrasar algo sus planes, no parece que pueda detenerlos, ya que la Air France cuenta con aviones e hidroaviones de largo radio de acción, de tipos ya sancionados, en su línea a América del Sur.

Por otra parte, las Aviaciones americana e inglesa tienen ya firmado un acuerdo, desde diciembre pasado, para intentar la explotación de un servicio, que seguirá el itinerario Irlanda-Terranova en los meses de verano, y el de América-Bermudas-Azores-Lisboa-Coruña-Inglaterra en el resto del año. La Imperial Airways y la Panamerican Airways tienen ya preparados los aviones que han de prestar ese servicio.

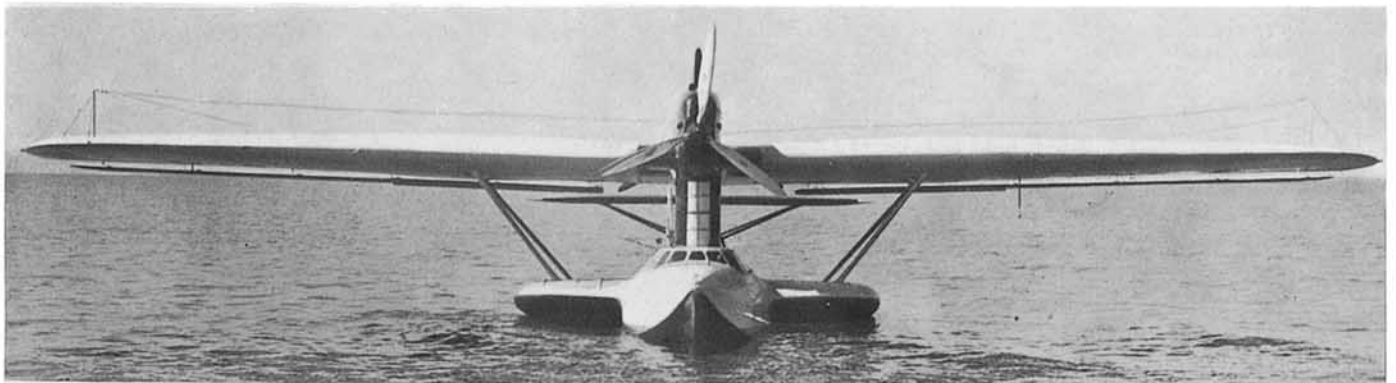
Por último, Alemania, aparte del servicio por dirigibles que inaugurará el próximo verano, estudia el problema de utilizar entre Europa y Nueva York los dos barcos provistos de rampas y catapultas que con tanto éxito ha utilizado en el Atlántico Sur, y que le han de quedar disponibles al poner en servicio los nuevos *Do. 18*. El itinerario será probablemente elegido empalmado con su servicio rápido aeropostal de Berlín a Sevilla.

#### La posición de España

En ese concurso de naciones, en el que tan porfiadamente luchan todas por alcanzar el ideal que hace tiempo persiguen de que sus aeronaves crucen regularmente el Océano llevando su bandera, su correo, sus productos y sus viajeros entre el antiguo y nuevo continente, España no puede inhibirse permaneciendo indiferente. La nación descubridora de América; la primera que surcando los mares arribó a aquellas lejanas tierras y plantando en ellas su bandera les dió su civilización, su religión y su lengua; y la primera también que cruzó por el aire el Océano con una de sus naves aéreas y la llevó hasta Buenos Aires, está más obligada que ninguna otra, por su abolengo, por su historia, por su interés y por su situación en Europa, a no mantenerse alejada y extraña a ese movimiento que impulsa a las otras a enlazarse por el aire con América.

Y si hasta ahora ha podido ser algo disculpable el apartamiento e indiferencia en que se ha mantenido, por lo precario y costoso de los medios existentes para acometer una obra de tal envergadura y de resultados tan inciertos, hoy esos inconvenientes han desaparecido. Los aviones modernos y las instalaciones auxiliares de la navegación aérea han progresado lo bastante para que todo temor cese.

La línea aérea de mayor interés para España, y en la que primero debe fijar su atención, es la de Madrid a Suramérica. La primera parte de esta línea Madrid-Canarias está ya establecida y funcionando con pleno éxito. Basta prolongarla siguiendo el camino que trazó el *Plus-Ultra*. No cabe que en él le sean puestas a España dificultades. Sólo es necesario que el Gobierno apadrine la obra y le proporcione los auxilios que necesite. Con ellos no ha de faltar quien se encargue de realizarla.



Hidroavión transatlántico *Dornier Do. 18*. Va provisto de dos motores de aceite pesado *Jumo V* de 500/560 cv. Con 200 kilómetros de velocidad de crucero, tiene 4.450 kilómetros de autonomía.