

1 9 4 7

Por LUIS SAENZ DE PAZOS

El año 1947 se ha caracterizado por una sucesión casi ininterrumpida de sucesos relacionados con la Aviación, de tal forma, que puede decirse, sin caer en la exageración, que no ha habido semana que dejara de traernos algo nuevo. Naturalmente, la mayoría de estas noticias han procedido de los países de habla inglesa; pero las actividades de los demás no han quedado por bajo de lo esperado, aunque en diferentes campos de actuación.

Estados Unidos ha vivido dos acontecimientos muy interesantes: el primero se refiere a la crisis de la industria aeronáutica. Este problema, complejo de resolver, fué un resultado de la desmovilización de las Fuerzas Aéreas, y, por tanto, de la disminución de los pedidos de aviones militares, gracias a los cuales Estados Unidos se había convertido en la primera potencia aérea del mundo, habiéndose colocado dicha industria a la cabeza de las actividades de aquel país. Las estadísticas acusan mucho esa disminución de pedidos militares, que llegan a alcanzar solamente a 1.000 aviones hasta agosto del pasado año. Voces muy autorizadas en el país de los rascacielos se han alzado para llamar la atención respecto a este gran problema, ya que las Fuerzas Aéreas no disponen—según ellos—de aparatos suficientes para actuar en una guerra que pudiera estallar de improviso.

De todas formas, como no podía menos de suceder, los norteamericanos no dejan que su formidable industria desaparezca por falta de pedidos, y últimamente han reali-

zando pedidos bastante más importantes que los efectuados hasta la fecha.

A la crisis de la industria—que podemos considerar ya salvada—han contribuido también las Empresas comerciales de Aviación, pues sus exiguos pedidos de material volante no pueden por sí solos mantenerla. Estas Compañías han tenido algunas dificultades durante el pasado año, y en especial la T. W. A., a consecuencia de la huelga de pilotos; esto, unido a otras dificultades, colocaron a dicha Empresa en una difícil posición, que, según parece, ha podido ser superada, no sin la ayuda—o intervención—de un mago de la aeronáutica llamado Howard Hughes.

Las investigaciones técnicas en Estados Unidos han alcanzado un alto nivel. Los aparatos que salen de las fábricas constituyen un plantel formidable, y sobre todos ellos domina el motor de reacción como base de su propulsión. Cada tipo nuevo que sale de fábrica es mejor que el anterior, y a veces nos sorprende con una finura de líneas exquisita y con unas concepciones verdaderamente revolucionarias que nos auguran un porvenir fantástico respecto a aviones y características.

Las investigaciones por conseguir velocidades supersónicas continúan; durante el año ha realizado sus primeros vuelos el Bell "XS-1", que, lanzado desde una "Superfortaleza", presenta unas posibilidades enormes para conseguir elevadas velocidades. De este aparato se espera obtener, a



*Reynolds, Odom y Sallae, sobre el "A-26", en que dieron la vuelta al mundo del 12 al 16 de abril.*

una altura de 24.000 metros, ¡nada menos que 2.700 kilómetros por hora!

Detrás de este aparato encontramos el Douglas D-558 "Skystreak", que en la actualidad posee extraoficialmente — aunque esperamos que de un momento a otro sea confirmado— el "record" mundial de velocidad, habiendo sobrepasado bastante la meta de los 1.000 kilómetros por hora. Pero apenas este aparato ha salido de la fábrica, nos encontramos con el 558-2 "Skyrocket", que le empuja, e incluso le deja "anticuado", al presentarnos un conjunto extraordinariamente fino y unas posibilidades para la lucha contra la barrera sónica superiores a la de su predecesor.

Aparte de estos tipos, completamente experimentales, la North American ha lanzado el "XB-45", tetramotor propulsado por reacción, que es el primero que vuela de su género. Después de éste le sigue en importancia el "XFJ-1", caza embarcado, terminando el año con el "XP-86", de pronunciadas alas en flecha, y del cual se promete un buen rendimiento.

Otra firma que ha trabajado con motores de reacción ha sido la Curtiss Wright, con su prototipo "XP-87"; la Northrop ha realizado la transformación de la gigantesca ala volante "XB-35", montándole ocho motores de reacción, número máximo a que se ha llegado en la actualidad. También Martin, con su "XB-48", de seis motores; Ryan y Boeing, Mac Donell y otras han intervenido en la creación de nuevos prototipos de este género. Boeing proyectó y construyó el "XB-47", de seis motores de reacción, único bombardero capaz en la actualidad de lograr los 1.000 kilómetros por hora.

La barrera sónica ha sido dejada atrás por medio de los proyectiles conocidos, ya para siempre, con la designación de "V"; los norteamericanos realizan un programa de investigación con las "V-2" en el centro experimental de Las Cruces, habiéndose llegado a tomar fotografías de la superficie terrestre a una distancia superior a 100 kilómetros. Estos mismos ingenios, gracias a esa gran altura que alcanzan—que ha llegado a ser superior a 180 kilómetros—, realizan exploraciones relacionadas con los rayos cósmicos. A base de la "V-2", la Casa Martin tiene en proyecto un cohete denominado "Neptuno", que espera pueda llegar a los 320 kilómetros de altura. En todas estas investigaciones intervienen, como es sabido, sabios alemanes.

De las "V-2" daremos a conocer el hecho curioso de haberse lanzado por primera vez desde un navío de guerra, un portaviones estadounidense. Las experiencias no han sido divulgadas en su parte técnica, aunque se sabe que algunos navíos de guerra han sido acondicionados—y otros lo están siendo— para el lanzamiento de estas armas u otras semejantes.

Aparte de las noticias concretas sobre esos ingenios, durante todo el año 1947 se han recibido comunicaciones de puntos muy distantes entre sí, anunciando el paso o caída de "platos volantes". Estas noticias han sido de tal confusión, que la prensa las ha tomado ya a burla, y es posible que la fantasía se haya desbordado demasiado hablando de ellos.

Y dejando un poco la técnica, pasemos al deporte. El "record" mundial de velocidad le ha sido arrebatado a Gran Bretaña por los Estados Unidos; primeramente, al lo-

grar el Lockheed "P-80", del Coronel Boyd, dejar atrás los 1.000 kilómetros por hora, fijando la marca en 1.003; poco tiempo después, el "Skystreak" alcanzaba los 1.066 kilómetros por hora, razón por la cual los británicos han preferido suspender sus tentativas de "record" hasta no disponer de nuevo material de confianza, y una vez aclaran por completo las causas del accidente que causó la muerte a Geoffrey De Havilland.

Más resonancia ha tenido la proeza del Douglas "A-26", que el 16 de abril terminó su periplo alrededor del mundo, pilotado por Odom y Sallae, patrocinado por Reynolds, que hacía de navegante. El avión partió del aeropuerto de La Guardia (Nueva York) el día 12 de dicho mes, a las cinco once (hora local), recorriendo las siguientes etapas: Nueva York-Terranova-París-El Cairo-Karachi-Calcuta-Shanghai-Tokio-Islas Aleutianas-Nueva York. Al terminar el vuelo la calefacción del aparato estaba estropeada, las reservas de oxígeno agotadas, y no le quedaba gasolina más que para media hora; los dos motores funcionaban perfectamente al final de los 32.000 kilómetros de recorrido. Aventajó en 12 horas 18 minutos 4 segundos la anterior marca mundial, establecida por Howard Hughes en 1938 con 91 horas 14 minutos, superándola además en 10.000 kilómetros de recorrido. Los tres aviadores acusaban los efectos de los tres días de vuelo, pero acogieron con sonrisas a los 2.000 espectadores que les aclamaban. Reynolds declaró que la peor parte del vuelo fueron los 3.200 kilómetros desde Edmonton (Canadá) hasta Nueva York. La velocidad alcanzada durante el vuelo fué de 550 kilómetros por hora.

Poco tiempo después, el 12 de agosto, Odom, con el mismo aparato, aterrizaba en Chicago después de haber conseguido dar la vuelta al mundo nuevamente en 73 horas y 6 minutos. En ese tiempo recorrió 31.614 kilómetros, siguiendo el siguiente itinerario: Chicago-Terranova-París-El Cairo-Karachi-Calcuta-Tokio-Alaska-Chicago. Lo realizó dos veces más rápido que Wiley Post en 1933, consiguiendo una velocidad media de 431 kilómetros por hora.

Otro "record" muy interesante es el conseguido por el North American P-82 "Twin Mustang", bautizado con el nombre de "Betty Joe". Este aparato, compuesto de

dos "P-51", como se sabe, realizó un notable vuelo sin escalas de Honolulu a Nueva York, recorriendo una distancia de 8.127 kilómetros en 14 horas y 30 minutos. El avión partió de Honolulu el 27 de febrero y llevaba siete toneladas de combustible repartidas en los depósitos normales, más cuatro lanzables colocados al exterior.

También ha sido un "record" internacional (el de distancia en línea recta, clase C, de aviones de segunda categoría) el conseguido por el piloto sueco Charles Rosen sobre un avión Saab "Safir", de cuatro plazas; dicho piloto salió de Bromma (Estocolmo), y después de recorrer 6.220 kilómetros en 30 horas 52 minutos, aterrizó en Addis Abeba; la ruta seguida fué: Estocolmo-Viena-Klagenfurt - Shufnik - Zagreb-Split-Vadi Halfaya-Khartum-Addis Abeba. El "record" anterior databa de 1937. Aprovechamos la ocasión para elogiar el material fabricado por la firma Saab, que es también la creadora del "Scandia", bimotor para pasajeros muy interesante.

Sin ambición de "record", Truman y Evans realizaron un vuelo, también alrede-



Odom, sobre el mismo "A-26", en que dió la vuelta al mundo, solo, del 9 al 12 de agosto.

dor del mundo, en dos avionetas Piper "Cub". En su viaje invirtieron 122 días 23 horas y cuatro minutos. Despegaron el 9 de agosto y volaron 36.800 kilómetros, haciendo escala en veinte naciones, con recorridos máximos de veintiséis horas. La etapa más peligrosa fué desde la isla japonesa de Yeso al archipiélago de Las Aleutianas; en esta etapa fueron acompañados por un tetramotor de las Fuerzas Aéreas norteamericanas. Las Piper "Cub" son los aparatos más pequeños que jamás han dado la vuelta al mundo.

Y para terminar el año deportivo aéreo en Estados Unidos, daremos los resultados de las carreras aéreas de Cleveland ("Air Races"):

El trofeo "Bendix" fué adjudicado a Paul Mantz, al lograr alcanzar una velocidad de 740 kilómetros por hora sobre P-51 "Mustang", en el trayecto de 3.300 kilómetros que separa Van Nuys (California) de Cleveland, tardando en el mismo 4 horas 26 minutos 57 segundos.

El trofeo "Kendall" para aviones P-51 "Mustang" fué ganado por Steve T. Beville



Evans y Truman posan delante de una de las dos Piper "Cub" que utilizaron para dar la vuelta al mundo (agosto-septiembre).



Charles Rosen sale de Bromma (Estocolmo) pilotando un Saab "Safir", con el que consiguió el "record" de distancia con aviones de segunda categoría (clase C).

a una velocidad de 618 kilómetros por hora. La carrera de los "P-38", trofeo "Sohio", fué ganada por Tony Le Vier a una velocidad de 580 kilómetros por hora. El trofeo "Halle"—reservado para pilotos femeninos—se lo llevó la señora Johnson sobre un "AT-6".

El trofeo "Thompson", que, como nuestros lectores saben, ha sido dividido en dos, uno para aviones con motor de émbolo y otro para los que llevan turborreactores, fué obtenido por Cook Cleland sobre "Corsair" a una velocidad de 637 kilómetros por hora, y por el Coronel Robert L. Petit, sobre "Shooting Star", a una velocidad de 804 kilómetros por hora, respectivamente.

Para aviones ligeros se creó el trofeo "Goodyear". Se lo adjudicó el piloto William Brennan, tripulando un avión construido por Steve Wittman, a una velocidad de 267 kilómetros por hora. Y por último, el trofeo "Tinnerman", para aviones "Kingcobra", fué ganado por Ken Knithg a una velocidad de 566 kilómetros por hora.

Sobre las carreras de 1947 queremos hacer notar que ya han aparecido de nuevo aviones especialmente proyectados para las mismas; así hemos podido ver en el trofeo "Goodyear" una serie curiosísima de aviones ligeros de notables características, y que, como sabemos, todos están provistos de motores de un potencia inferior a 100 cv.

En vuelo sin motor se registra la hazaña del Teniente sueco Axel Persson, que ha batido el "record" mundial de altura en velero monoplaça al lograr alcanzar los 8.200 metros desde el punto de partida.

Durante el año se ha celebrado el XL aniversario del nacimiento de la Aviación militar estadounidense; también se han realizado maniobras aéreas y aerotransportadas, algunas de las cuales han tenido por escenario el mar interior del Japón.

Gran Bretaña, Francia y otros países también han realizado maniobras; de todas ellas destacan las aerotransportadas.

Como acontecimiento destacado podemos citar, en Estados Unidos, la unificación en un solo Departamento, con su secretario correspondiente, actualmente Forrestal, de los tres Ejércitos, de forma que la Aviación se ha independizado y logrado la consideración que merece. De ahora en adelante se denominará U. S. A. F.



*Tripulantes del "DC-4" del "All Weather Flying Center", que realizó la travesía del Atlántico dirigido por radio.*

El asunto "Hughes" ha levantado un gran revuelo en los Estados Unidos; apartándonos de las opiniones particulares, sólo nos queda señalar que el "Hércules" levantó el vuelo en aguas de California y no ha constituido hasta el momento el fracaso que tantos auguraban.

Las líneas aéreas han recibido nuevo material volante. El "Convair-240" ha empezado a prestar servicio; también el "Boeing-377", en sus dos versiones de carga general y de pasajeros. El "Martin-202" se ha incorporado por su parte, así como el Douglas "DC-6". Merece señalarse que los Douglas "DC-3" han sido "emplazados" para que desaparezcan antes de 1950.

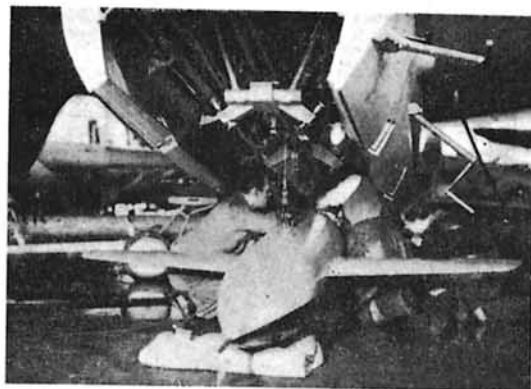
Durante 1947 se celebró el XXV aniversario de la travesía del Atlántico por Lindbergh; coincidiendo con este año se realiza la primera travesía del Atlántico "sin piloto" por un "DC-4". Este avión despegó de Stepenville a las seis de la tarde (hora ame-

ricana), y a las diez horas y cuarto de vuelo aterrizaba en Briss Norton, un centenar de kilómetros al norte de Londres, llevando a bordo nueve personas, ninguna de las cuales tocó los mandos del avión.

La dirección del aparato se efectuó por medio de la radio. Al despegar fué dirigido por la estación del aeródromo, que lo puso en dirección a un barco; éste rectificó el rumbo y lo dirigió a otro—ambos en el Atlántico—, y éste último, después de otra rectificación, lo puso rumbo a la base británica, donde tomó tierra con ayuda de la dirección por radio del aeródromo. Hemos de señalar forzosamente este hecho, de gran trascendencia, y que nos indica el progreso tan notable que se ha conseguido en la dirección de los aviones sin piloto.

Del resto del Continente americano sólo nos detendremos en Argentina; en esta tierra encontramos al "Pulqui", primer avión de reacción construido en un país de habla española y que ha sido proyectado en el Instituto Aerotécnico de Córdoba. El motor es británico y en él intervino el constructor francés Dewoitine. Las líneas del Estado—la FAMA—han extendido sus redes inaugurando su línea con Madrid el día 11 de julio. Esta línea se prolonga a Roma, donde hace punto final. Argentina prepara también un ambicioso plan quinquenal.

Pasemos a la vieja Europa. De ella la Gran Bretaña es la que nos ofrece más novedades en el campo aeronáutico. Bajo la conmoción de la crisis económica, los políticos ingleses han dado la consigna de reducir gastos; de esta forma las líneas aéreas nacionalizadas no ofrecen dividendos a sus



*Instalación del primer proyectil británico supersónico debajo del fuselaje de un "Mosquito".*

accionistas. Según nuestros datos, el déficit de 1947 ha sido elevado, y las causas del mismo son de una complejidad extraordinaria.

La reducción de los gastos no ha impedido celebrar la exhibición de Radlett, en la cual se mostraron a más de 10.000 personas pertenecientes a unos 50 países diferentes lo más escogido de la industria británica aeronáutica. No nos extendemos aquí sobre los aparatos en ella presentados—que constituyen las novedades principales—por haber sido tratado ya desde estas páginas por plumas mucho más competentes. Solamente vamos a hacer hincapié en la aparición del primer hidroavión propulsado por reacción: el "Saunders-Roe SR/A1", que constituye el primer ensayo de este tipo de aparatos, y que nos indica cómo los constructores británicos están influenciados por la mar. También citaremos al "Ambassador" como un excelente prototipo de avión comercial.

La industria aeronáutica británica está soportando una crisis, ya que, como todos sabemos, los pedidos son insuficientes. Hay firmas que se encuentran abocadas a su liquidación si antes no se produce un verdadero milagro.

Los esfuerzos realizados para aventajar en aviones comerciales a Estados Unidos no dan el resultado previsto. El mismo Bristol "Brabazon", cuando esté completamente terminado, no constituirá competencia para los aviones de la bandera estrellada. En cuestión de investigación, los trabajos siguen febrilmente, y respecto a motores de reacción los británicos siguen ocupando el primer puesto mundial en calidad, aunque los "récorde" hagan de esta afirmación una paradoja.

Ha sido ensayado en la Gran Bretaña el primer proyectil supersónico, lanzado desde un "Mosquito" y sobre el mar; el ingenio ha proporcionado a los ingleses datos de los cuales esperan obtener soluciones interesantes para salvar la barrera sónica con sus aviones. Las experiencias de armas "V" han encontrado en Australia un gigantesco polígono de experiencias, que será montado con todo lo necesario para las investigaciones de este género.

En Francia, la industria aeronáutica trabaja y crea nuevos tipos de aviones en medio de la convulsión política que sacude al país. Los esfuerzos que se realizan para exportar aviones resultan infructuosos, y, sin embargo, pueden señalarse algunos éxitos interesantes de sus proyectistas.

En Italia renace la industria aeronáutica con un gran vigor, de tal forma que la exportación de aviones italianos es un hecho y las líneas nacionales—autorizadas a funcionar por los aliados desde hace poco—se surten de material propio y se multiplican prodigiosamente, a pesar de todos los inconvenientes políticos que encuentran en su camino. Los aviones ligeros italianos son excelentes, y la Savoia - Marchetti— hoy SIAI-Marchetti—ofrece sus cuatrimotores de excelentes características para el tráfico de pasajeros y mercancías.

El resto de los países europeos no presenta apenas novedades. Sin embargo, hemos de resaltar la labor de expansión que las Compañías aéreas escandinavas, holandesas, belgas, checoslovacas y suizas realizan, llevando sus respectivos pabellones a lugares muy distantes de su punto de origen.

De la U. R. S. S. poco sabemos. Todos



Aviones británicos durante la exhibición de Radlett, organizada por la "Society of British Aircraft Constructors".

los adelantos que consiga los guardará celosamente; no obstante, podemos asegurar que trabajan intensamente—con ayuda germana—en la propulsión por reacción, y sus resultados son conocidos en forma de algunos prototipos de formas indefinibles en las fotografías, escasísimas, que de ellos se poseen. No creemos que la U. R. S. S. esté en condiciones de lanzarse todavía a una tercera guerra mundial, como, al parecer, es su propósito; afortunadamente el poder aéreo no está en sus manos.

La racha de accidentes, que tuvo un eco demasiado sensacionalista en los periódicos mundiales, decreció y casi desapareció a la llegada del buen tiempo. De todos son conocidas las causas de sus orígenes, y, por tanto, no hemos de insistir en ellas; haremos notar solamente que si algunos de los accidentados pasajeros hubiese tenido menor relieve, quizá la Prensa no se hubiera ocupado tanto de sacar a relucir lo que no tiene, en realidad, el volumen de tragedia que erróneamente se cree.

Siguen apareciendo nuevos tipos de helicópteros. La verdad sea dicha, desde que Juan de la Cierva murió, la progresión de este ingenio—salvado por el invento del autogiro—ha progresado bastante poco. No obstante, presta excelentes servicios de enlace, transporte de correo, auxilio urgente en ciertos momentos, etc.

Durante el año se ha realizado la integración en la ONU de la OPACI, ya bajo la denominación de OACI. Sus trabajos no han progresado casi nada, siguiendo todavía muchos problemas sin resolver, aunque por falta de discusiones no será. La IATA

ha celebrado, sin embargo, una Conferencia en París, y la FAI su cuarentava Conferencia en Ginebra. Esta última localidad ha sido también el punto de reunión para una reunión de la Aviación Militar Internacional.

\* \* \*

El año aeronáutico en España ha tenido también muchos acontecimientos. La construcción de aeropuertos continúa con ritmo creciente: en Barajas se inauguró la pista de 2.600 metros—la número 2—, y las obras siguen progresando a simple vista; según propias palabras del ingeniero director de las obras, se espera tener completamente terminado el campo de vuelos el próximo año.

En Madrid se ha realizado la ceremonia de la colocación de la primera piedra de lo que será el nuevo Aeropuerto-Club. Esta iniciativa, loable en todos los sentidos, esperamos sea rápidamente una realidad, pues Madrid necesita ese aeródromo deportivo.

En Valencia se inauguró una pista metálica; en Barcelona las obras continúan, y en Sevilla también. La Exposición de maquetas celebrada en el edificio del nuevo Ministerio del Aire es un exponente de la labor realizada por la Dirección General de Aeropuertos y de su programa para el futuro.

El edificio que acabamos de citar está muy avanzado en su construcción; no se sabe aún fecha fija de terminación, aunque los trabajos hacen suponer que no estará muy lejos ya la fecha de su inauguración oficial.

Las líneas aéreas españolas siguen “de-



*Llegada a Barajas de la Excelentísima señora doña María Eva Duarte de Perón, en donde fué recibida por S. E. el Jefe del Estado.*



*El piloto filipino Sr. Arnáiz es recibido por Su Excelencia el Ministro del Aire con ocasión de la inauguración de los servicios de la P. A. L.*



*Aterrizaje en Barajas de las primeras avionetas del Real Aero Club Británico, invitadas por la F. A. N. E.*

vorando kilómetros”, habiendo alcanzado en 1947 más de tres millones de kilómetros de vuelo. Equivalen, poco más o menos, a setenta vueltas a la Tierra, sin que se haya producido ni un solo accidente, habiendo pasado por los aeródromos cerca de doscientos mil viajeros solamente de “Iberia”. Los viajeros suponen un aumento del doscientos por ciento con respecto a 1945.

Un avión de “Iberia” nos trajo a la Excelentísima señora doña María Eva Duarte de Perón, esposa del Presidente argentino, como embajadora; las alas españolas fueron honradas con tan preciada carga. También recibimos la visita alada de dos aviones de países hermanos para el establecimiento de líneas aéreas regulares: uno, de la F. A. M. A., que llegó el 11 de julio a Barajas, y que continuó viaje a Roma, donde hace punto final, y otro de la P. A. L., poco antes, el 7 de mayo, que trajo al Coronel Arnáiz, protagonista del vuelo Manila-Madrid, realizado once años atrás.

Los Ingenieros Aeronáuticos celebraron los días 24 y 25 de octubre su I Asamblea. Durante la misma se examinaron diferentes problemas de la Asociación y se intercalaron visitas al Aeropuerto Trans-

oceánico de Barajas y a las instalaciones de Torrejón de Ardoz, centro experimental en plena construcción, que ha de constituir en un futuro no lejano un modelo de establecimiento investigador.

En el aspecto deportivo señalaremos la celebración del IV Concurso Nacional de Aeromodelismo, del cual resultó vencedora la Escuela de Málaga con 337 puntos. Durante el mismo se batió el “récord” mundial de altura—no homologado todavía—por un aeromodelo proyectado por el señor Gogorcena, que llegó a alcanzar los 2.717 metros de altura desde el punto de lanzamiento, o sea, 3.404 desde el nivel del mar. Al IV Concurso fueron invitados aeromodelistas portugueses.

El 19 de abril llegaron a Sevilla veintidós aviones pertenecientes a miembros del Real Aero Club Británico, respondiendo a una invitación formulada por la Federación Aeronáutica Nacional; hicieron escala en Madrid y procedían de Londres. El viaje de regreso se efectuó el día 21. Los ingleses manifestaron el deseo de que los aviadores españoles devolvieran la visita a Inglaterra.

Obtuvieron títulos de pilotos de Vuelo sin Motor diversos alumnos argentinos en nuestras Escuelas. Uno de ellos, Juan Bautista Daniel Sales, batió en Monflorite el “récord” argentino de permanencia en el aire. Por otra parte, nuestros instructores realizaron una visita a Gran Bretaña para asistir a la reunión de Nuneanton, I Competición Internacional de V. S. M., organizada por la British Gliding Association.

Y, por último, citaremos la visita que los Cadetes de la Academia de Aviación de Córdoba (Argentina) realizaron a nuestra Patria, y que se encuentra tan reciente en nuestros ánimos. No insistiremos, pues, en ello.

\* \* \*

Y nada más. Creemos haber resumido—quizá un poco largo, a pesar de todo—en estas líneas los acontecimientos aeronáuticos de 1947. Si la extensión es, en opinión de los lectores, grande, no se culpe al autor: es la Aviación, con su gran poder, la que obliga a dedicarle cada vez más atención, ya que influye por días más y más en la vida de este planeta. Y dentro de poco, ¡quién sabe si en la de otros!