

Consideraciones sobre los balances de la Aviación comercial

Por C. G. L.

Con este mismo título ha aparecido en la acreditada revista *Inter Avia*, en el núm. 2 del año III, páginas 80 a 83, un artículo estudiando la labor de las tres principales Compañías europeas de aviación: la holandesa, la francesa y la inglesa, en sus dos ramas.

Es una lección muy provechosa la que da este artículo, y como todos los lectores de la REVISTA DE AERONAUTICA sentirán curiosidad por saber cómo está la situación de la Compañía Iberia en relación con las Compañías expresadas, vamos a dar unos datos, sacados de los balances de Iberia, para que los lectores que hayan seguido el artículo de la revista *Inter Avia* puedan completar su conocimiento sobre las líneas aéreas europeas.

Véanse las cifras de la estadística de explotación en Iberia en 1946 y en 1947, agrupadas en los mismos epígrafes que lo hace *Inter Avia*:

ESTADISTICA DE EXPLOTACION

	1946	1947
Horas de vuelo.	12.883	12.256
Kilómetros recorridos.	2.903.285	3.583.834
Longitud de la red (kilómetros). (Exterior).	14.350	15.000
Idem íd. íd. (Interior).	5.000	5.500
Pasajeros de pago.	113.533	136.876
Equipaje de pago (kilogramos).	300.863	362.101
Carga (kilogramos).	363.830	392.806
Correo (kilogramos).	101.087	139.909

Por si los lectores no tuviesen a mano el número de la revista *Inter Avia*, ponemos las estadísticas de explotación que allí figuran para la Compañía holandesa K. L. M., la que ha obtenido de las europeas la explotación más lucida. Es la siguiente:

ESTADISTICA DE EXPLOTACION

	1946	1947 (9 meses)
Horas de vuelo.	49.996	65.223
Kilómetros recorridos.	12.505.412	17.610.209
Longitud de la red (kilómetros) ...	62.784	104.300
Pasajeros de pago.	258.782	268.616
Equipaje de pago (kilogramos).	499.999	570.205
Carga (kilogramos).	1.323.434	2.703.839
Correo (kilogramos).	693.731	1.057.620
<i>Ingreso total (florines).</i>	68.000.000	94.000.000 (Cálculo para 12 meses).

El parque aéreo de Iberia en 1946 fué el siguiente:

- 3 Douglas "DC-4".
- 6 Douglas "DC-3".
- 4 Junkers "JU-52".
- 2 Dragón "Havilland".

La flota o parque aéreo en 1947 fué:

- 3 Douglas "DC-4".
- 9 Douglas "DC-3".
- 2 Junkers "J-52".
- 2 Dragón "Havilland".

La flota de la Compañía K. L. M. a fines de 1947 es la siguiente:

- 33 Douglas "DC-4", o "Constellation".
- 85 Douglas "DC-3".

Podemos, pues, decir que la flota de la Compañía holandesa es unas diez veces mayor que la de la Compañía Iberia y muy similar a ésta en organización, puesto que se compone en la Compañía holandesa de 33 cuatrimotores y 85 bimotores, o sea, tres veces el número de los

cuatrimotores, y la flota de Iberia se compone de tres cuatrimotores del mismo tipo que los de la holandesa y de nueve bimotores, también del mismo tipo que los de Holanda y con la misma proporción entre bimotores y cuatrimotores que en la Compañía K. L. M. Los dos aviones "Junker" y los dos aviones "Dragón" que tiene de más Iberia podrían suprimirse de la estadística sin alterarla en rigurosidad, ya que han estado empleados los "Junker" en la línea insular de Canarias y en el triángulo balear, y los "Dragones", en la línea continental de Guinea.

Podríamos, pues, para hacer comparaciones, decir que en material, aproximadamente, la Compañía K. L. M. es diez veces mayor. El personal de la Compañía Iberia es 880 y 70 tripulantes. El personal de la K. L. M. es 10.100 personas y 900 tripulantes. Como vemos, la proporción es de 12 a 1, y por consecuencia, si hubiese tenido Iberia la misma utilización de material que la K. L. M., debería haber volado 9.000 horas en 1947, y ha volado 12.000, lo que indica que la utilización de su material ha sido verdaderamente intensa.

Respecto el número de kilómetros volados, Iberia debería haber recorrido 1.250.000 en 1946 y 2.500.000 en 1947, siguiendo la proporción de material que tiene señalado.

Respecto al disfrute por el público del tráfico ofrecido, Iberia tendría que haber, siguiendo la misma proporción, transportado en 1946 26.000, y en 1947 35.000, y ha transportado cifras cuatro veces superiores, si bien esta cifra no tiene la importancia de las anteriores, pues las distancias podrían ser distintas y haría falta referirse a pasajeros-kilómetro.

La comparación en el aspecto financiero da aún a Iberia un papel más brillante. La Compañía K. L. M. es la única que no ha tenido pérdidas, al parecer, en 1946 ni en 1947. La Compañía Iberia tampoco las ha tenido. Vamos a exponer a continuación los datos financieros de Iberia en el mismo aspecto que se exponen en el artículo de *Inter Avia* sobre las Compañías europeas.

La Compañía Iberia, como la holandesa, inglesa y francesa, es una Compañía estatal, es decir, no es accionista de Iberia ningún señor particular; todas las acciones pertenecen al Instituto Nacional de Industria, corporación oficial. Las acciones de Iberia tienen garantizado un interés del 4 por 100 anual, y tienen garantizado también la integridad de su valor; es decir,

están garantizados el interés y el capital; son, pues, dicho en términos financieros, unas obligaciones, con una renta del 4 por 100. En 1946 los ingresos por tráfico fueron en su totalidad 37.381.554 pesetas, y los gastos de tráfico fueron 36.326.554. El tráfico fue, por tanto, autónomo y no costó ninguna peseta por pasajero, al contrario que en las otras Compañías extranjeras, si bien tampoco logró pagar la renta a las obligaciones, que hubiera sido de 1.286.800 pesetas. En el año 1947 el resumen financiero de Iberia ha sido aún más lucido, con lo que hay la seguridad de que el tráfico ha sido financieramente autónomo, incluyendo la renta de las obligaciones. En el mes de mayo, cuando esté definitivamente cerrado el balance de Iberia, se tendrá la cifra exacta del superávit; pero podemos hoy día decir que Iberia puede parangonarse con las mejores Compañías internacionales, tanto por la uniformidad de su parque de material como por la utilización que a éste se le da, como por lo ajustado y sobrio de la plantilla; y puede decirse que el público utiliza los aviones de Iberia con una intensidad inigualada en otras Compañías, produciendo unos efectos financieros de autonomía que no se han observado en el año 1946 ni en el año 1947 en ninguna Compañía. Los ingresos de la K. L. M. han sido en 1947 de 94 millones de florines, que equivalen a 387 millones de pesetas, y los ingresos de Iberia, que, siguiendo la proporción ya dicha, deberían haber sido de 39 millones de pesetas, han pasado los 60 millones de pesetas. Comparando los ingresos por kilómetro al cambio oficial en dólares en ambas Compañías, tendremos en 1947: K. L. M., 1,40, e Iberia, 1,54.

No queremos agregar el hecho, por ser suficientemente conocido, de que en 1946 y en 1947 Iberia no ha tenido, ni en las tripulaciones ni en los pasajeros, ningún accidente mortal; resultado que no puede alegar ninguna de las restantes Compañías de importancia.

Es útil recordar también que la Compañía Air France, en su décimocuarto ejercicio, correspondiente en parte a 1946 y en parte a 1947, ha tenido una pérdida de siete millones de dólares, equivalente a 16,5 dólares por viajero transportado, y la Compañía inglesa B. O. A. ha tenido una pérdida en el mismo ejercicio de 32 millones de dólares, que suponen un déficit de 250 dólares por viajero transportado. Respecto a la Compañía B. E. A., la pérdida es de ocho millones de dólares, que suponen un déficit de 120 dólares por viajero transportado.

En la revista *Inter Avia* se expone el cuadro de las Compañías que acabamos de reseñar, a las que unimos el de Iberia.

CUADRO COMPARATIVO

	Kilómetros recorridos	Red — Kms.	Parque aéreo — Unidades	Pasajeros	Pérdida por pasajero — Dólares
K. L. M. (9 meses).	17.610.209	104.300	118	350.070	0 (?)
Air France..	32.500.000	212.595	135	428.000	16,50
B. O. A. . .	44.317.500	86.900	174	129.928	250
B. E. A. (8 meses).	—	—	129	72.444	120
Iberia....	3.563.834	20.500	16	136.876	0

El Ministerio del Aire español ha recogido esta brillante actuación de Iberia, y ha señalado

como subvención kilométrica para 1947 la cifra de 10 céntimos por kilómetro, que queda meramente simbólica, ya que Iberia debe pagar todos los tributos, tasas e impuestos que una Compañía particular cualquiera, y que suben a una cifra siete veces superior a la de 10 céntimos que le da de subvención. Además, esta subvención en forma de prima kilométrica tenía un tope desde hace seis años, que era la cifra de 10 millones, que se consignaba en presupuesto para subvencionar las líneas aéreas, y que para 1948, y es de esperar que para lo sucesivo, ha quedado reducida a un millón.

Sintámonos todos orgullosos de esta actuación de nuestra Compañía nacional, verdaderamente modelo en todo, a la que es de desear se le concedan medios financieros para multiplicar por 5, y aun por 10, sus medios de producción, para beneficio del tráfico aéreo mundial y honor de España.

El "récord" internacional de los 100 kilómetros en circuito cerrado

Nuevamente ha sido batido el "récord" internacional de los 103 kilómetros en circuito cerrado; esta vez por un caza a chorro Vickers Supermarine "Attaker".

El vuelo en que se batió el "récord" tuvo lugar el día 27 del pasado febrero, en el aeródromo de Chilbolton, y la velocidad alcanzada sobre el circuito de 100 kilómetros fué de 564,881 millas por hora (908,89 kms.). La marca aún se halla pendiente de confirmación oficial.

El avión está equipado con una turbina a chorro Rolls-Royce "Nene", con un empuje normal de 5.000 libras de empuje estático, y lleva

ba al batir el "récord" su dotación militar completa.

Este "récord" ha sido logrado poco después de haberse efectuado con este tipo de avión una serie de tomas y despegues en la cubierta del portaviones "Illustrious", como demostración de gran maniobrabilidad tanto en las grandes como en las pequeñas velocidades.

El avión iba pilotado por Mr. M. J. Lithgow, del equipo de pilotos de prueba de la casa Vickers-Armstrongs, quien sirvió en la Aviación Naval (Fleet Air Arm) como Teniente Coronel durante la guerra.