

La vida aeronáutica en Bélgica

Por A. M. STURM

LA actividad aeronáutica de todos los países se manifiesta en diversos aspectos, entre los cuales la vida y la técnica de la Aeronáutica militar no es el menos importante. Desde luego, esta importante rama, su estado presente y la historia de su desenvolvimiento, es muy característica para la vida aeronáutica de cada país, siendo interesante mostrar todas las particularidades que le son propias.

Por la Aeronáutica militar comenzaremos nuestro primer informe acerca de la Aviación belga, pues de esta manera será más fácil señalar los rasgos peculiares de esta última.

Colocadas siempre bajo la tutela industrial extranjera, francesa primero, inglesa actualmente (tanto en aviones como en motores), las Fuerzas Aéreas belgas han resultado siempre beneficiadas de la experiencia del país de origen en su material aeronáutico, lo mismo desde el punto de vista puramente técnico, que respecto al material mismo. Esta dependencia de la producción extranjera presenta sus ventajas y sus inconvenientes.

Entre las primeras puede citarse el aprovechamiento de la experiencia extranjera, si bien este sistema trae como consecuencia una disminución del apoyo a la industria aeronáutica nacional, que encuentra reducido y agravado su mercado interior, sufriendo actualmente una crisis particularmente grave. En otra ocasión hablaremos de la industria aeronáutica belga.

Volviendo a la Aeronáutica militar, debemos señalar las vivas críticas que ha levantado en la opinión pública del país el citado sistema de adquisición de material en el extranjero, quizá económico, pero que pone a las Fuerzas Aéreas a merced de la producción extranjera en caso de guerra.

Aparte de consideraciones tácticas o políticas, debe reconocerse el gran progreso realizado en el curso del último año, desde el punto de vista del mejoramiento de la

organización y modernización del material de la Aeronáutica militar, que han elevado a ésta al nivel de una real e importante fuerza militar.

Dos nuevos tipos de aviones de gran clase y altas performances han sido adoptados. Ambos proceden de Inglaterra y de una misma firma, de reputación bien cimentada — The Fairey Aircraft Company —. Estos dos aviones, el monoplaza de caza *Fairey «Firefly»*, y el biplaza de combate, de reconocimiento y de bombardeo de día, *Fairey «Fox»*, son biplanos clásicos de la escuela inglesa, equipados ambos con motores *Rolls-Royce «Kestrel»* de 480 cv. en el suelo y 580 cv. a 5.000 metros de altura. Las performances oficiales de estos aviones, de los que existen muchas escuadrillas en servicio, no

son conocidas, pero, a título de iniciación, se puede citar para el primero una velocidad máxima de 340 kilómetros por hora a 5.000 metros, como generalmente admitida. Parte de estos aparatos, de un gran valor militar, está construida en Inglaterra, mientras que

otra es fabricada, conforme al contrato firmado entre el Gobierno belga y la Compañía Fairey, en el establecimiento industrial que esta última firma ha establecido en Gosselies, en Bélgica.

En la categoría de aviones de guerra, un aparato de concepción y de construcción belga está actualmente en los ensayos de recepción, en Evère. Nos referimos al *Renard R-31*, monoplano biplaza de gran reconocimiento, de observación y de combate, provisto de un motor *Rolls-Royce «Kestrel»*. Próximamente daremos en estas columnas la descripción y algunas fotografías concernientes a este aparato, que alcanza una velocidad de cerca de 330 kilómetros por hora a la altura de utilización.

En la categoría de aviones de entrenamiento, las Fuerzas Aéreas belgas, y particularmente la Escuela Central de Aviación de Wevelghem, utilizan aparatos de construcción nacional fabricados por las Construcciones Aeronáu-



El «S. V.-26-Lynx», biplano biplaza, motor *Armstrong-Siddeley «Lynx»* 215 cv., para entrenamiento en vuelos sin visibilidad y vuelos nocturnos de los pilotos militares belgas.

ticas *Stampe et Vertongen*, especializadas en esta clase de aviones.

En nuestra próxima correspondencia, que consagraremos a la industria aeronáutica belga, hablaremos de dos modelos recientes salidos en 1932, uno de ellos especialmente dedicado al entrenamiento acrobático, y el otro al pilotaje sin visibilidad y vuelos de noche.

Para completar esta gama de aparatos de entrenamiento,



La escuadrilla del «Antwerp Aviation Club».

la Aeronáutica militar ha adquirido recientemente una serie de aviones *Morane Saulnier 230*, con motor *Salmson 230 cv.*, o *Armstrong Siddeley «Lynx»* de 215 cv. Parte de estos aviones han sido construidos por la fábrica francesa *Morane*, y los restantes en la Sociedad Anónima Belga de Construcción Aeronáutica (S. A. B. C. A), cuyos talleres están situados en el aerodromo de Evère (Bruselas).

Debemos señalar que la organización material de la Aeronáutica militar belga presenta un carácter netamente defensivo, y que, en la categoría de aviones de bombardeo, sólo utiliza aparatos de reducida capacidad de carga de bombas.

La mayor importancia se concede al problema del entrenamiento del personal navegante, al que se busca actualmente solución económica y eficaz al mismo tiempo.

La Aeronáutica civil está constituida por la única Sociedad de Transportes Aéreos, la S. A. B. E. N. A.; por algunas Escuelas de pilotaje y Centros civiles de entrenamiento, y además, por un número importante de turistas aéreos, cuya mayoría está agrupada en las Sociedades locales de aficionados, tales como: L'Antwerp Aviation Club, Le Club des Aviateurs de Bruxelles, Le Cercle Liégeois d'Aviation de Tourisme, etc., todas ellas muy activas.

La flota de la S. A. B. E. N. A. se compone de 17 *Fokker F.-VII*, trimotores; 2 *Fokker F.-II*; 4 *Westland*, trimotores; 3 *Handley-Page*, trimotores, y 3 *Handley-Page*, bimotores.

Esta Sociedad explota las líneas siguientes:

Londres - Bruselas - Colonia - Düsseldorf.

Londres - Amberes - Düsseldorf - Essen.

Colonia - Essen - Hamburgo - Copenhague - Malmö.

Bruselas - Amberes - Rotterdam - Amsterdam.

Bruselas - Amberes.

Londres - Ostende - Le Zoute - Amberes.

Lympne - Ostende.

Bruselas - Londres (línea de noche en verano).

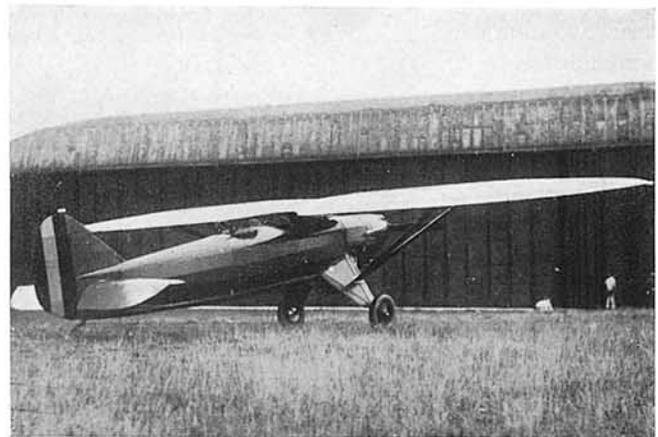
A título de información, citaremos algunas cifras referentes al desenvolvimiento del tráfico aéreo belga en los años 1928-31:

| AÑOS | Kilómetros recorridos | Pasajeros transportados | Mercancías | Correo |
|------|-----------------------|-------------------------|--------------|------------|
| 1928 | 369.278 | 7.864 | 105.526 kgs. | 3.172 kgs. |
| 1929 | 519.937 | 4.180 | 229.976 » | 8.421 » |
| 1930 | 1.015.703 | 9.426 | 236.372 » | 22.275 » |
| 1931 | 1.258.427 | — | 356.904 » | 54.720 » |

El 17 de mayo de 1932, la S. A. B. E. N. A. inauguró un nuevo servicio Bruselas - Düsseldorf - Essen - Dortmund - Berlín.

En la actualidad está en proyecto la línea regular destinada a unir Bélgica y el Congo, por Amberes - París - Marsella - Orán - Adrar - Gao - Zinder - Fort Lamy - Bangui - Coquilhatville.

En principio, se pretendió que esta línea fuese explo-



El avión belga de gran reconocimiento R. 31, motor *Rolls-Royce «Kestrel»*.

tada en cooperación con Francia, pero la inercia de los servicios oficiales de este país, que al cabo de dos años no han precisado las bases posibles de esa colaboración, ha obligado al Gobierno belga a tomar exclusivamente a su cargo esta iniciativa.

Esta actitud de los servicios oficiales de Francia es, desde luego, vivamente criticada por la opinión aeronáutica de este país, que está interesada de manera directa en la cuestión del enlace aéreo de Europa con África Central.

En otra ocasión hablaremos de la Aviación privada y de la industria aeronáutica en Bélgica.