

La Aviación comercial norteamericana en 1935

Por FOWLER W. BARKER

Air Transport Association of America

Las líneas aéreas han progresado notablemente en el año 1935. Han aumentado la velocidad, la seguridad y el confort del material. Los itinerarios son más frecuentes y, en consecuencia, ha aumentado también el tráfico de pasajeros, carga y correo. Volaron en el año 840.000 pasajeros, sobre 350.000.000 de pasajeros-millas, mientras que en 1934 las cifras respectivas fueron de 540.000 y 220.000.000.

Esto significa que, por término medio, en 1935, durante cada minuto del día se hallaban en vuelo sobre Estados Unidos y países de América española 2.000 personas, 24 toneladas de correo y nueve de mercancías. El peso total de mercancías transportado en el año fué de cerca del doble que en 1934, y el del correo duplicó aproximadamente al de dicho año. Ha contribuido a este aumento la rebaja de tarifas postales, desde ocho centavos por onza a seis centavos.

Es interesante la actitud de las Compañías de Seguros respecto a la Aviación en general. Se ha advertido durante el año que el seguro de responsabilidad civil para los aerotaxis fué un 70 por 100 mayor que los suscritos para aviones de propiedad particular. Respecto a las líneas aéreas, las condiciones del seguro de vida (accidente) se hacen, en general, cada vez más liberales. Los viajeros aéreos se aseguran pagando la misma prima que los del ferrocarril, automóvil o autobús. El seguro de accidente para los viajeros, en las líneas aéreas de los Estados Unidos, paga actualmente la prima de 10 dólares para cubrir un capital de 10.000 dólares.

Los deportistas y personal en vacaciones han viajado más por el aire en 1935 que en cualquier año precedente. Aumentó principalmente el tráfico a los Parques Nacionales. Personas que antes no podían trasladarse a puntos distantes miles de kilómetros han podido hacerlo—utilizando la vía aérea—durante sus breves vacaciones de dos semanas. Aumentó también en 1935 el número de pasajeros femeninos. En una de las líneas solamente, fueron mujeres el 35 por 100 del total de viajeros. En varias líneas se ha implantado el servicio de camareras a bordo. En algunas otras rutas, el servicio de los viajeros fué confiado a la atención del segundo piloto, instruido especialmente al efecto.

El servicio aéreo entre el litoral atlántico y el pacífico, así como en las líneas secundarias y transversales se ha acelerado hasta tal punto que, en el mismo tiempo que los trenes más rápidos invierten entre Nueva York y Chicago, se puede ir por el aire de costa a costa, de los Grandes Lagos a la Florida, o del Canadá a Méjico. También en los itinerarios más cortos han progresado las líneas aéreas. Por ejemplo, el nuevo servicio Jacksonville-Miami, que se hace en dos horas de vuelo, exige toda la noche en tren o en autobús de lujo. Entre otros puntos, se realizan economías de tiempo similares a ésta. Una innovación del año fué el empleo de material adecuado para permitir escalas en puntos de las rutas en que anteriormente no se hacían aquéllas. Para este tipo de servicio, que es antieconómico para los grandes aviones de línea, se han desarrollado y siguen en estudio aviones especialmente adecuados.

Es muy significativo el hecho de que durante el año aumentó el número de visitantes extranjeros que acudieron a Estados Unidos a imponerse del funcionamiento de las líneas aéreas y adquirir material para las de sus países respectivos. A la larga lista de naciones que emplean los aviones americanos, hay que añadir el nombre de Polonia.

Uno de los más interesantes hechos registrados en 1935 en relación con la técnica aeronáutica fué, probablemente, la conferencia

celebrada en diciembre por los jefes de explotación de las líneas aéreas. Estos hombres, que han trabajado reunidos durante varios años, con objeto de cambiar experiencia e ideas, transmitieron a los técnicos de la Aviación Militar y Marítima datos sobre el entretenimiento y revisión de células, motores y accesorios. Este Comité (en el que están representados todos los miembros de la industria del transporte aéreo) ha descubierto que los aviones metálicos del tipo actualmente empleado perdurarán indefinidamente. Después de una minuciosa inspección y ensayos verificados al cabo de cinco mil horas de vuelo, se descubrió que un avión de esta clase está en tan buenas condiciones y aun más fuerte estructuralmente que cuando salió de la fábrica. Ello es debido al continuo cuidado, a más de haberlo reforzado hasta más allá del punto preciso, en el curso de las inspecciones y revisiones. Por consiguiente, antes que la depreciación, el quedar anticuado el material volante es el principal problema que se presenta hoy—más que en épocas anteriores—a las Empresas de transporte. Precisamente, por ser tan rápido el progreso en la técnica del material volante, han creído necesario los técnicos de las Empresas de transporte reunirse cada seis meses, en vez de una vez al año, como lo venían efectuando. Esta forma de cooperación entre las Compañías se ha reflejado también durante el pasado año en otras fases de la industria.

Entre las innovaciones introducidas durante el año para mejorar el confort, la regularidad y la velocidad del servicio de viajeros, figuran: las hélices de velocidad constante, el control termostático de la calefacción de las cámaras, la insonorización de éstas, el control automático de la mezcla, los descongelantes para las alas, cola y hélices; los pilotos automáticos, el radiocompás, una técnica nueva y contrastada del funcionamiento sobre las líneas aéreas y estaciones terminales en los casos de vuelo con instrumentos, un método para controlar el tráfico y la realización de interiores más atractivos y confortables.

Durante el año se registró una marcada tendencia a una progresión general de los negocios. El Coordinador Federal de los Transportes, en su informe publicado en la primavera de 1935, hace notar que las líneas aéreas siguen ciertas prácticas de ventas, y métodos de atraer al público, que podrían ser imitados con buen resultado en otros negocios. Se refiere al modo como se obtienen muy rápidamente informes de toda clase y reserva de plazas y al trato en general que al público da todo el personal de las líneas, desde el vendedor de billetes hasta los pilotos y segundos de a bordo. Las Empresas anunciaron, hacia el final del año, un sistema de billetes combinados entre varias líneas, con unos descuentos que colocan el precio del pasaje aéreo al nivel del billete en ferrocarril. Se establece para ello el uso de una tarjeta de identidad para obtener reserva de plazas, y se evita el desembolso al contado por el viajero antes de cada viaje. Para los visitantes del extranjero se concede el transporte gratuito por ferrocarril de 45 kilogramos de equipajes, además de los 16 que se le transportan en el avión.

Probablemente, el hecho más saliente del año, en cuanto pone de manifiesto al público el valor del actual y eficaz sistema de transporte aéreo, han sido los vuelos transpacíficos de la Pan American Airways. En combinación con la línea transcontinental, podrá uno trasladarse de Nueva York al Oriente asiático en cinco días y medio, que es lo invertido por el tren tan sólo para atravesar los Estados Unidos de costa a costa. El servicio regular de tren y vapor exige por lo menos veintidós días y medio de Nueva York a Asia.