



Un Lockheed "Constellation" de la T. W. A. en vuelo.

Aviones americanos de transporte

Por FELIPE E. EZQUERRO

El día 14 de agosto de 1945 quedará en la historia de nuestros azarosos tiempos—una historia que, a tono con el ritmo y maneras de la época, habría de hacerse sintéticamente, a base de símbolos, cifras e iniciales—como el "V-J", o día de la victoria aliada sobre el Japón. No vamos aquí a entretenernos en el estudio de lo que, en orden a los rumbos de la Humanidad, puede representar aquel acontecimiento tras el de la victoria en Europa de las llamadas Naciones Unidas. Para nosotros, ahora, el 14 de agosto es, sencillamente, la fecha en que la más poderosa organización industrial al servicio de la guerra cerró un capítulo extraordinario de rendimiento y servicios en la esfera militar para enfrentarse con el problema, arduo más que ninguna otra actividad fabril, de la reconversión a los fines de la paz.

Está claro que queremos referirnos a la industria aeronáutica norteamericana. Sirvámonos para ello de la estadística—legítimo orgullo yanqui—, que en unos pocos números nos dirá muchas cosas interesantes. Las 48.638 personas afectas a la construcción de aeroplanos en el

año 1939 se multiplicaron vertiginosamente, y en el momento culminante señalado por el mes de noviembre de 1943 eran 2.102.000 (de las cuales 486.000 mujeres), equivalentes al 12.40 por 100 del censo total obrero de los Estados Unidos. El Mo'och insaciable de la guerra hizo saltar la cifra de 5.856 aviones producidos en 1939 a: 12.871 en 1940, 26.134 en 1941, 48.858 en 1942, 85.946 en 1943, 96.369 en 1944 y 44.753 hasta la segunda semana de agosto de 1945.

Pues bien; observemos seguidamente, a través de las principales firmas del país, las consecuencias que siguieron a la aceptación por parte del Mikado de los acuerdos de la Conferencia de Postdam. Boeing, que llegó a tener 34.700 obreros en sus talleres, se vio obligado a reducir su plantilla a 8.000; Consolidated, de 52.600, bajó a 4.200; Douglas, de 101.000 a 30.000; Lockheed, de 86.000 a 35.000; North American, de 24.600 a 8.000; Northrop, de 9.200 a 3.700; Republic, de 10.000 a 5.000, etc. Los fabulosos contratos hechos por el Ejército y la Marina quedaron cancelados súbitamente, y muchas de las naves gigantescas de montaje que erigió con

toda urgencia la necesidad imperiosa de vencer hubieron de cerrarse por falta de trabajo, al tiempo que un punto de desorientación en la técnica y la doctrina militar aéreas hacía acto de presencia, como corolario de la bomba atómica y del principio de propulsión por reacción.

¿Qué perspectivas restaban desde ese momento a los grandes constructores? El mercado de la aviación de transporte nacional y extranjero—este último en competencia con la industria británica—fue la solución inmediata que se ofreció a sus formidables recursos. Pero donde se había hablado hasta entonces de miles de aviones, ahora se contaba por decenas o unos pocos centenares, todo lo más; aeroplanos que, por otra parte, no tenían sus días contados por los riesgos del combate, sino segura, larga y placida vida de explotación comercial, sin sustitutos próximos, ya que las modernas estructuras metálicas amplían notoriamente los plazos de amortización. Había que ganar posiciones. La competencia se abrió, pues, como una nueva contienda doméstica, y he aquí que en el espacio de escasos meses han desfilaro por las columnas de la prensa mundial nombres y nombres de aparatos, ya realizados o en proyecto, en un vaivén constante en la cotización de las Empresas usuarias, que tan pronto se mostraban partidarias de uno determinado, como procedían a la anulación de sus compromisos con la fábrica en beneficio de otra oferta mejor. ¿Qué queda hoy, con carácter de vigencia, de todo cuanto hemos leído últimamente? Tal es la cuestión que nos proponemos examinar, estudiando separadamente los programas y resultados conocidos de los constructores norteamericanos de mayor renombre, aun cuando para nuestro trabajo rija la misma ley de caducidad que dejó fuera de actualidad en pocas semanas las informaciones anteriores.

Boeing.

La casa Boeing, precursora de tantas innovaciones aerotécnicas, formó, con ese otro gran "pioneer" que es Douglas, la vanguardia que dió en la fórmula exacta del tetramotor de gran transporte actual. Corría el año 1938 cuando de la famosa factoría de Seattle surgió el prototipo "307", un tanto hiperbólicamente denominado *Stratoliner*, que poco tiempo después se estrellaba en el desierto de Mojave, al pie de la Sierra Nevada. El desastre no pudo imputarse a defecto de construcción, y no impidió, por tanto, la fabricación de algunas unidades. Todavía no hace mucho tiempo hemos visto cinco de estos *Boeing "307"* incluidos en la relación de aparatos

que constituyen la flota de la Transcontinental and Western Air.

Pero en pocos años las ideas se hacen viejas en aviación, y así como al prototipo "299" o *Fortaleza Volante*, no tardó en sucederle el "345" o *Superfortaleza*, a quien estaba reservada la suerte de decidir la capitulación nipona, los ingenieros de Boeing fueron rápidamente a una versión civil de este extraordinario aparato, creando el "377" o *Stratocruiser*, con el fin de reemplazar al *Stratoliner*, que se había quedado demasiado anticuado, y disponer de un aeroplano terrestre apropiado para el servicio transatlántico. Llegados a este punto, es ocasión de señalar cómo las modernas tendencias, definidas del tipo de aeroplano transoceánico, se pronuncian con unanimidad casi absoluta por el aparato terrestre. Porque quien diseña con este objeto el *Stratocruiser* es el afortunado creador de los célebres *Clippers*, de la Pan American Airways (hidroaviones *Boeing "314"*), cuyo brillante historial en la carrera Nueva York-Lisboa, a lo largo de los seis años de la pasada conflagración, no necesitan de encarecimiento. Pero la fórmula de seguridad del "hidro", con el enorme peso muerto de su casco, ha sido superada por la regularidad maravillosa de funcionamiento de los motores actuales y la espléndida línea de vuelo, que ofrecen los limpios cuerpos fuselados del moderno avión terrestre, de ruedas ocultas, cuyo mejor rendimiento aerodinámico se traduce en un centenar y medio de kilómetros por hora de velocidad a su favor.

Recordemos que un "377", ayudado por viento de cola excepcional, hizo el 9 de enero de 1945 el vuelo Seattle-Washington en seis horas doce minutos, a razón de 612 kilómetros por hora. La P. A. A. ha encargado veinte *Stratocruisers*, de 80 pasajeros, por un precio de 25 millones de dólares; la North-West Airlines, 10 unidades por 15 millones; la American Overseas, ocho, y la S. I. L. A. ha hecho un pedido de cuatro por seis millones.

No todo, sin embargo, consiste en enlaces intercontinentales, aunque la publicidad aeronáutica se polarice principalmente en este aspecto tan sugestivo y sonoro. Existen también las líneas continentales, nacionales y secundarias, destinadas a absorber un volumen cuantioso de tráfico. Boeing no ha descuidado este aspecto, y de ello son prueba sus modelos "417-22" o *Feeder Transport*, "431-16" y "431-17", en curso de preparación. Una nota distintiva común se aprecia en los tres, y es el retorno al ala alta en aten-

ción al gusto de los pasajeros, cuya visión del paisaje quedó muy limitada por el ala baja en boga. Es digno de observarse que del modelo bimotor "431-16" se hace una derivación cuatrimotor, el subtipo "17", con ala ligeramente más amplia, "para atender—dice el constructor—a las posibles preferencias de las Compañías explotadoras hacia tal clase de aparato por razones de seguridad o prestigio". El "417-22" se halla en una fase que pudiéramos llamar más bien de anteproyecto, puesto que en la forma descrita en el cuadro final de características que insertamos ha sido presentado a diversas Empresas de líneas secundarias para conocer sus objeciones y puntos de vista particulares.

Consolidated.

Para Consolidated hubo una solución primaria al problema de la aviación comercial de la postguerra, consistente en la simple conversión a estos fines de los millares de *Liberator* de bombardeo construidos durante el largo conflicto armado. Pero los 20 pasajeros de capacidad en que se traducía el espacio útil de los antiguos pañoles representaba muy poco rendimiento económico para los 4.800 caballos de fuerza de sus cuatro motores. Nació entonces el *C-39* o *Liberator-liner*, cuya característica dominante era la extremada longitud de su fuselaje, avanzando por delante del borde de ataque del ala en forma tal, que ésta aparecía situada a la mitad de aquél aproximadamente. Ahora bien: el prototipo, adquirido por American Airlines, vuela hoy con el nombre de *City of Salinas*, en servicio exclusivo de carga, transportando frutas y vegetales frescos de California a los mercados del interior. Hasta ocho toneladas y media de estos productos ha llevado en un solo viaje.

Mas el nombre de *Consolidated*, sobre todo, se halla ligado al del avión de más ambicioso proyecto, el *C-37*, cuyos principales rasgos característicos son sobradamente conocidos antes de haber volado por primera vez. Es un hexamotor de 170 toneladas de peso, con hélices situadas en el borde fuga del ala, y fuselaje de dos pisos, cuyo lujoso interior dispondrá de 174 butacas individuales, doce literas, nueve camarotes, salas de recreo, bar, comedores, biblioteca, etcétera. Mucho se ha venido hablando del *C-37* durante su construcción, y es el caso que ahora se retrasa la noticia de sus primeras pruebas, que debieran de haberse efectuado para estas fechas. Parece ser que el motivo es la falta de motores de pistón de potencia apropiada, y esto hace pensar en el posible empleo de la propulsión por



El "Constellation" en un aeropuerto norteamericano.

reacción. La Pan American Airways, que se muestra dispuesta a ensayar todos los prototipos que surgen en el mercado, tiene hecho un pedido de 15 *C-37* por una suma fabulosa de millones de dólares.

La casa tiene también en construcción un bimotor de transporte medio, el *C-110*, que primeramente se anunció al precio de 200.000 dólares, aunque más tarde, a causa de la competencia del *Martin 202*, de categoría similar, ofrecido a 195.000 dólares, quedó rebajado a 190.000. American Airlines acaba de encargar 100 bimotores *Consolidated*, de un nuevo tipo "240", capaz para 40 pasajeros y 480 kilómetros de velocidad horaria.

Curtiss-Wright.

El 26 de marzo de 1940 despegó por primera vez de tierra el avión que, con motivos fundados, pudo calificarse de "el mayor bimotor del mundo". Nos referimos al *CW-20*, más conocido por *Commando*. La fecha de su creación, antes de la intervención bélica de los Estados Unidos, dice bien claro cuál era su destino original; pero las necesidades de la campaña lo llevaron a la conducción de armas y otros pertrechos a todos los rincones donde se combatía, y cuando el fuego ha cesado resulta que ya no lo quieren en las líneas aéreas. Una de las principales Compañías—Eastern Airlines—lo ha rechazado recientemente por no haber conseguido su licencia comercial de vuelo con una determinada capacidad de carga. Las páginas policromadas de publicidad en que el *Commando* vino exhibiéndose sin éxito en las revistas de aviación de los Estados Unidos han cesado ya, y, por el contrario, comienza a hablarse de un nuevo bimotor, el *CW-28*, que indudablemente está llamado a suceder al anterior en el mercado.

AVIONES AMERICANOS

AVION	Tipo	MOTORES	Número de pasajeros	Envergadura (m.)	Longitud (m.)
Boeing 307 "Stratoliner"	MAB	4 Wright "Cyclone" 4.400 cv.	25/32	32,63	22,67
Boeing 314 "Clipper"	MAA	4 Wright "Cyclone" 5.600 cv.	36/68	46,36	32,33
Boeing 377 "Stratocruiser"	MAI	4 Pratt & Whitney "Wasp Major" 12.000 cv.	36/72	43,10	33,65
Boeing 417-22 "Feeder Transport"	MAA	2 Ranger 1.400 cv.	20	24,40	16,87
Boeing 431-16	MAA	2 Pratt & Whitney R-2800 3.400 cv.	30	29,28	22,16
Boeing 431-17	MAA	4 Wright 1820 4.400 cv.	30	30,80	22,16
Consolidated C-32 "Liberator"	MAA	4 Pratt & Whitney "Twin Wasp" 4 800 cv.	20	33,55	20,23
Consolidated C-39 "Liberator-liner"	MAA	4 Pratt & Whitney "Twin Wasp" 4 800 cv.	50	33,55	—
Consolidated C-37	MAI	6 Pratt & Whitney 30.000 cv.	204	70,15	55,51
Consolidated-110		2 Pratt & Whitney R-2800 3.400 cv.	30	27,75	21,68
Curtiss-Wright CW-20 "Commando"	MAI	2 Wright "Cyclone" 4.200 cv.	36/42	32,94	23,27
Curtiss-Wright CW-28	MAB	2 Wright 5.000 cv.	—	30,50	22,26
Douglas DC-3	MAB	2 Wright "Cyclone" 2.200 cv.	21/28	28,97	19,63
Douglas DC-4 (1938)	MAB	4 Wright "Cyclone" 5.600 cv.	20/42	42,16	29,76
Douglas DC-4 "Skymaster" (1940)	MAB	4 Pratt & Whitney "Twin Wasp" 4.800 cv.	26/40	35,84	28,64
Douglas DC-6	MAB	4 Pratt & Whitney R-2800 6.800 cv.	46/52	35,89	30,65
Douglas DC-7 "Globemaster"	MAB	4 Pratt & Whitney "Wasp Major" 12.000 cv.	108	52,76	37,82
Douglas DC-8	MAB	2 Allison V-1710 2.400 cv.	38/48	33,60	23,74
Lockheed L-49 "Constellation"	MAB	4 Wright "Cyclone" 8.000 cv.	43/56	37,51	29,02
Lockheed L-89 "Constitution"		4 Pratt & Whitney 15.000 cv.	150	—	—
Lockheed "Saturn"	MAA	2 1.050 cv.	14	22,57	15,17
Martin "Mars"	MAA	4 Pratt & Whitney "Wasp Major" 12.000 cv.	52/83	61,00	35,76
Martin 202 "Mercury"	MAB	2 Pratt & Whitney R-2800 3.400 cv.	30/42	28,29	21,93
Martin 228	MAB	2 Wright 2.550 cv.	26	28,29	20,95
Republic RE-2 "Rainbow"	MAI	4 Pratt & Whitney "Wasp Major" 12.000 cv.	40/60	39,39	30,12

MAA = monoplano de ala alta.

MAI = monoplano

DE TRANSPORTE

Altura (m.)	Superficie (m ²)	Peso en vacío (Kgs.)	Peso total (Kgs.)	Velocidad máxima (K.p.h.)	Velocidad de crucero (K.p.h.)	Velocidad de aterrizaje (K.p.h.)	Techo (m.)	Autonomía (Kms.)	OBSERVACIONES
6,32	138,05	13.620	20.430	386	345	—	7.110	2.800	
6,22	—	21.930	38.130	336	300	—	—	5.800	Hidroavión.
10,15	—	31.789	59.000	—	550	—	9.150	5.600	Tren triciclo. Dos pisos.
5,74	47,24	5.310	8.350	390	320	115	—	1.000	Tren triciclo.
7,95	68,63	11.000	16.300	460	400	128	9.000	800	Tren triciclo.
7,95	75,80	12.700	18.300	460	400	128	9.000	800/1.500	Tren triciclo.
5,46	97,46	15.860	25.425	512	400	126	11.000	2.500/5.000	Tren triciclo.
—	97,46	—	—	—	—	—	—	—	Tren triciclo.
15,85	—	—	160.000	595	400/480	136	9.400	6.750	Tren triciclo. Dos pisos. Motores propulsores.
8,14	—	—	14.700	500	425	—	8.875	1.360	Tren triciclo.
6,71	126,48	14.570	21.800	460	375	—	7.625	2.950	
8,23	81,37	12.250	18.600	—	465	—	9.150	—	Tren triciclo.
5,18	91,79	7.536	11.440	350	310	108	6.680	3.400	
7,47	200,50	20.430	29.570	386	322	111	6.990	3.550	Tren triciclo.
8,46	135,96	15.890	30.000	456	355	128	7.625	5.600	Tren triciclo.
8,67	—	22.400	37.000	480	400	—	8.360	5.600	Tren triciclo.
13,12	—	—	73.000	480	—	—	8.300	12.500	Tren triciclo.
7,85	102,67	10.857	17.930	435	360	—	9.150	4.300	Tren triciclo. Doble hélice en la cola.
7,22	153,45	—	40.860	505	400/450	—	—	6.400	Tren triciclo.
—	—	—	85.000	—	460	—	—	—	Tren triciclo. Dos pisos.
5,79	—	4.190	7.130	—	306	—	7.930	1.000	Tren triciclo.
—	—	—	79.500	400	315	—	—	5.700	Hidroavión.
7,62	93,93	10.000	15.570	490	400	128	9.100	1.820	Tren triciclo.
7,56	93,93	9.000	13.000	428	370	—	7.250	—	
9,12	152,52	30.400	51.400	725	640	150	12.500	5.000	Tren triciclo.

de ala intermedia

MAB = monoplano de ala baja.

Douglas.

Nombrar a Douglas es tanto como penetrar en el meollo mismo de la aviación mercante. Un avión suyo, el célebre *DC-2*, revolucionó el transporte aéreo en 1933. Su hermano mayor, el *DC-3*, le superó en expansión y fama tres años más tarde, y, siguiendo una trayectoria firme y segura, el 7 de junio de 1938 se remontaba en el aire de Santa Mónica el *DC-4*, con un lujo y un confort en su cámara de pasajeros que hasta el momento no ha sido superado. Todavía no se nos aclaró suficientemente el porqué de su venta en 715.000 dólares al Japón, donde se estrelló al poco tiempo de su llegada. Se dijo que resultaba un poco caro de explotación. Pudiera ser, porque el segundo y sucesivos *DC-4* nacieron con dimensiones notablemente reducidas, hasta el punto de que en realidad se les debe considerar como aviones distintos.

También este aparato de pasajeros torció sus rumbos al estallar la guerra, y antes de recibir a su bordo al primer pasajero de pago han sido muchos millares de soldados y de toneladas de carga militar los que el *DC-4*, con el popular nombre de *Skymaster*, ha transportado, cortando con sus hélices los más remotos y peligrosos meridianos en misiones de trascendental importancia. El licenciamiento de gran número de estos tetramotores ha permitido su ingreso en la red de líneas aéreas de diversos países, y por esto puede anticiparse que en los próximos meses será el avión que encabece el censo de tetramotores en servicio en todo el mundo, del mismo modo que del *DC-3* cabe asegurar que por mucho tiempo figurará al frente del grupo de los bimotores.

El *DC-4* no estaba ya en condiciones de defender los colores de Douglas frente a la amenaza de Lockheed con su magnífico *Constellation*, y así ha venido ahora el *DC-6*, que es

una versión modernizada, cuyas ventajosas condiciones de venta y explotación le han hecho hasta el momento compartir con el *Constellation* los favores de las Compañías. El 16 de febrero último hizo el prototipo su primer vuelo, y hoy son 106 los que las factorías de Douglas tienen anotados en firme en su libro de pedidos.

El *DC-7* es una magnífica obra de ingeniería, condenada tal vez a un pronto olvido. Se proyectó con una misión perentoria y circunstancial de transporte de tropas, y otra, menos próxima, pero más trascendente, de aprovechamiento comercial para las líneas transatlánticas de la Pan American Airways. Ahora bien: la versión militar, o *C-74*, estaba llamada a influir sobre el precio de venta del *DC-7* o *Globemaster*. El término de las hostilidades canceló un pedido considerable de *C-74*, y al reducirse las unidades o eslabones de la cadena de fabricación en serie, el coste unitario, calculado en 1.412.488 dólares, se elevó tanto, que no hubo para él comprador. No existen más que dos ejemplares de este gran aparato, que estaba preparado para alojar más de un centenar de pasajeros.

El mayor interés de Douglas está hoy puesto en el "revolucionario" *DC-8*, que, en opinión de algunos, parece llamado a dejar huellas más profundas que el mismo *DC-2*. Con su doble hélice coaxial de giro contrario al extremo posterior del fuselaje, ofrece una estampa de indiscutible originalidad, que tiene al propio tiempo demostrado su rendimiento práctico de modo bien patente con el vuelo hecho por un *B-42* (su "doble" militar) entre Burbank (California) y Washington a 793 kilómetros por hora. El *DC-8* tiene capacidad para 38 a 48 pasajeros, y sus dos motores se encuentran en la parte delantera, accionando las hélices por medio de largas transmisiones, que han debido de constituir un serio problema mecánico.



Un Boeing "Stratocruiser", de las líneas aéreas estadounidenses.



Iniciación de la toma de tierra de un Douglas DC-7 "Globemaster".

Lockheed.

La nomenclatura de los aviones de esta marca estuvo unida desde hace más de quince años a una evocación sideral. Comenzó con el pequeño y esbelto *Vega*, de seis pasajeros (famoso por sus vuelos alrededor del mundo bajo el mando de Wiley Post); sigue con el *Sirius* (en el que el matrimonio Lindbergh efectuó un notable periplo); el *Orion* (Washington-Nueva York, primer servicio de pasajeros a más de 300 kilómetros por hora, en 1932), y ha culminado con el *Constellation*, el cual, ciertamente, constituye en estos momentos el centro del interés aeronáutico universal. Para el profesional es un regalo la contemplación del espléndido aparato, de limpio fuselaje de aluminio, semejante a un enorme cetáceo. Para el profano es la expresión material de la velocidad práctica en virtud de esa serie de vuelos relámpagos que el telégrafo transmite con tanta frecuencia, y que nos dicen a qué mezquina distancia, medida en horas, está cualquier lugar del planeta en cuanto se dispone de un billete para viajar en dicho avión: Nueva York-París, en 14 horas 12 minutos (465 kilómetros por hora); Terranova-Irlanda, en 6 horas 45 minutos (468 kilómetros por hora); Nueva York-Lisboa, en 9 horas 58 minutos (520 kilómetros por hora), etc., etc. Ciento siete suma el total de los pedidos hechos por las principales Empresas de transporte aéreo. T. W. A. figura al frente de todas con 36, adquiridos en la bonita suma de 30 millones de dólares; le siguen: P. A. A., con 23, por los que paga 17 millones; Eastern Air Lines, con 20, y hasta la misma British Overseas acaba de firmar un contrato por cinco unidades, después de un debate parlamentario en Londres, donde jugaron en contra del acuerdo razones de prestigio nacional.

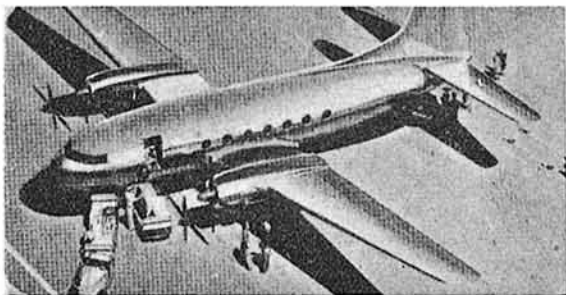
En el registro del supertransporte aéreo, un poco por encima del DC-7 y bastante por bajo

del *Consolidated "C-37"*, Lockheed ha colocado el *Constitution*, avión tetramotor que para estas alturas se esperaba que hubiese volado. Se atribuye la demora a las mismas causas que retrasan la puesta a punto del C-37, y se supone que tanto uno como otro acaso habrán de hacer sus pruebas con motores de potencia inferior a la calculada para su explotación, en tanto se dispone de las unidades motrices convenientes.

Podía pensarse que Lockheed había abandonado con este avión su nomenclatura astronómica; pero para desmentir tal supuesto ahí está el *Saturn*, proyecto de aparato ligero de pequeño transporte, del cual recogemos en el cuadro final los datos publicados hace algunos meses, y que se dice que últimamente han sido modificados.

Martin.

El veterano Glenn L. Martin, verdadero padre científico de toda la ilustre generación actual de ingenieros aeronáuticos de la Unión Norteamericana, fué el último baluarte en la defensa del hidroavión como aparato transatlántico. Los brillantes vuelos del *Martin "Mars"* durante la guerra, que, rompiendo la reserva cerrada de la censura, nos hablaron con detalle de su extraordinaria autonomía y capacidad de carga con muy económico coste de operación—15 centavos de dólar por tonelada-milla—, hicieron pensar que en la carrera aérea sobre el océano acaso quedase todavía un puesto para el "hidro". Los grandes talleres de Baltimore tenían en vías de cumplimiento una orden del U. S. Navy por veinte *Mars*. Después de entregado el quinto aparato de la serie el contrato ha sido rescindido, y no se ha vuelto a oír la especie de que a dichos aparatos militares había de seguir una versión civil, aumentada a pequeña escala, capaz para más de 80 pasajeros.



El Consolidated "Vultee 110".

Por el contrario, al campo del transporte medio, Martin concurre con el tipo 202, rival del Consolidated 110, y el 228, que es una ligera variante del mismo. Las Compañías E. A. L. y P. C. A. (Pensilvania Central Airlines) tienen pedidos a Martin 50 y 35 ejemplares, respectivamente, del modelo 202. Braniff Airways también se muestra interesada por el Martin. Las noticias más recientes hablan de un tercer modelo, 303, que es una modificación del 202 (mayor y con cabina a presión), y de un cuarto con propulsión por reacción, que se espera que pueda entrar en servicio para 1947, y del cual ha hecho un importante pedido United Air Lines. La velocidad de crucero que se atribuye a este último aparato, con turbinas "General Electric TG-100", es de cerca de 600 kilómetros por hora.

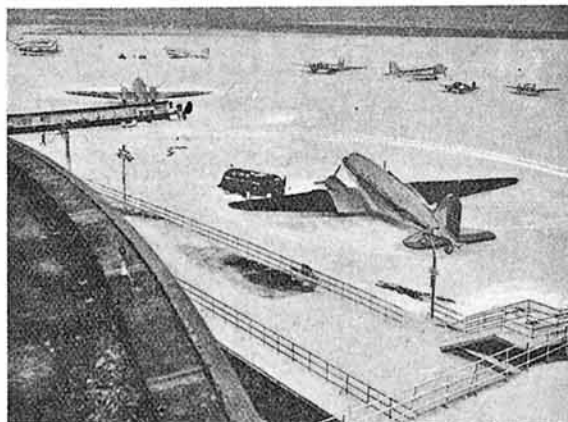
Republic.

De esta importante firma pocos recordarán su fundación, debida al Mayor Alejandro de Seversky, figura de gran prestigio que no necesita de presentación al lector; pero todos la identificarán sin duda como constructora del caza pesado *Thunderbolt*, que tanto se ha distinguido en la guerra recién terminada. Desde ahora habrá de ser tenida en cuenta también como autora de uno de los proyectos más interesantes de avión comercial. En el *RE-2*, *Rainbow* o *Arco Iris*, se recoge el moderno principio de retropropulsión, siquiera en forma híbrida, conservando las hélices en el borde de ataque del ala y prolongando las barquillas de los motores para convertirlas en toberas, por donde el escape de los gases da a cada unidad un incremento de potencia equivalente a unos 200 caballos. Esto no es todo, porque, por otra parte, el *Rainbow* se nos presenta estilizado, penetrante, con una belleza de líneas aerodinámicas que se nos antoja insuperable dentro de la fórmula actual. El ingeniero jefe, Kartveli, pretende, con cuatro mo-

tores Pratt & Whitney "Wasp Major" de 3.000 caballos, obtener para el avión una velocidad máxima superior a los 700 kilómetros por hora y una media de unos 600. Si esto fuese así, pudiéramos proclamar al *Rainbow* como el aeroplano del mañana. La P. A. A. ya tiene encargados seis, al precio de 1.250.000 dólares por cada uno. A primeros de este año ha volado el *Republic "XF-12"*, de reconocimiento fotográfico lejano, que es su antecesor inmediato. No sabemos nada de sus "performances"; pero su apariencia es realmente espléndida.

* * *

Esta es, reducida al máximo, la actualidad aeronáutica comercial en su aspecto técnico, tal como nosotros la vemos a primeros de abril. Sólo habremos de añadir, para no exponer nuestro trabajo al adjetivo de incompleto, por lo que no hubiese sido más que omisión voluntaria y consciente, la mención de aquel monstruo de los aires, con cerca de cien metros de envergadura, que empezó a construir el consorcio Hughes-Kaiser para el transporte de tropas por encima de los peligros de los "U-Boot", y que si algún día llega a remontarse por los cielos, no se nos ocurre que sirva para mucho más que para una exhibición inútil de colosalismo.



Una vista del aeropuerto "La Guardia", de Nueva York.

Hemos recogido en un cuadro las características principales de los aviones citados, según las fuentes de información más solventes y autorizadas. Para distinguir las "performances" comprobadas de los aparatos de existencia efectiva de aquellas otras que no son más que cálculos de proyecto, éstos van en letra bastarda.