

La Aviación civil inglesa

Por FERNANDO GARCIA LAGO

Al declarar la guerra a Alemania en 1939, Inglaterra, sabiendo que se enfrentaba con un período de peligros mortales, arrojó todos sus recursos a la lucha por la supervivencia. Su firmísima decisión de vencer requería, entre otras muchas cosas, el uso más completo y eficiente de sus servicios aéreos, campos de aterrizaje e industria aeronáutica para fines militares, y desde el día que empezó la lucha el Gobierno inglés ejerció sobre todo ello el control más riguroso.

Las necesidades de la guerra impusieron la suspensión de toda clase de trabajos en el proyecto y fabricación de aparatos para el transporte aéreo de viajeros y mercancías, para que pudiera equiparse a las fuerzas combatientes con aviones de combate y de entrenamiento de cualidades adaptadas a las necesidades tácticas y estratégicas de sus operaciones; aparatos que no podía suministrar ninguna otra nación.

Ahora, ya terminada la guerra, la separación de los servicios aéreos civiles de los militares, la restitución y reapertura de los campos de aterrizaje y el cese del control oficial sobre la industria aeronáutica, precisa algún tiempo. Se necesita un plazo para coordinar de nuevo los proyectos y la fabricación de aviones para los transportes aéreos civiles y para la construcción de aeropuertos complicados y costosos para el servicio de los aparatos de líneas transoceánicas y transcontinentales que surcarán el aire en tiempo de paz.

Los Estados Unidos lucharon en países distantes. Su industria aeronáutica se libró de ser blanco directo de los bombardeos; sus servicios aéreos continuaron atendiendo las rutas interiores establecidas y, bajo la dirección militar, ampliaron su campo de acción hasta llegar a casi todos los países del mundo. Continuó sin interrupción el trabajo para sus proyectos de mayores aeropuertos para la época de paz. Aumentó el volumen de su aviación de transporte, tanto para uso civil como militar, y el proyecto y la construcción de nuevos tipos de aparatos siguieron

el ritmo de la producción de aeroplanos de guerra y de entrenamiento militar.

La British Overseas Airways Corporation presta en la actualidad servicios regulares en rutas de longitud superior al doble de las que servía en 1939. Todas las semanas aumenta la flota de aviación de la Corporation, por las entregas de las fábricas inglesas. Con técnica y pericia características, ingenieros y obreros especializados ingleses han llenado el vacío entre la producción de guerra y la de paz, transformando bombarderos e hidroplanos militares en aviones de línea que apenas pueden distinguirse—interior o exteriormente—de sus análogos civiles.

Mientras tanto, manos expertas están construyendo una nueva generación de aviones de línea ingleses, merecedores por todos los conceptos de colocarse al lado de los aeroplanos de guerra que les ceden el sitio en los talleres de montaje y en las rutas mundiales. Se han probado ya, en vuelo, los modelos de cuatro de estos aparatos; otros lo serán en breve plazo, y para mediados de 1946 habrán sido probados por los pilotos de ensayo todos estos nuevos tipos, a excepción de uno. Para entonces, los que ahora han sido ya ensayados se estarán fabricando.

Excluyendo la clase de tres-cuatro asientos, no son menos de veinte los tipos construidos, en construcción o completamente proyectados. Entre todos ellos llenan cuantas necesidades puedan preverse en las líneas aéreas; varían desde el tipo bimotor, de cinco asientos, hasta un gran aeroplano trasatlántico de ocho motores, con un peso de 112 toneladas. Además, se supone que han llegado a la fase de construcción otros tres proyectos (con respecto a los cuales se han facilitado poquísimos datos).

De los veinte aparatos, doce son de nuevo proyecto; cuatro de ellos se adaptan a las recomendaciones del Cuerpo de Peritos Asesores, conocido con el nombre de Comité Brabanzón, nombrado para asesorar al Gobierno inglés con respecto a las necesidades postbélicas de aparatos

de línea de esa nación. (Los tres aeroplanos de línea "misteriosos" son también tipos "Brabanzón"). Siete son conversiones o adaptaciones de aviones famosos de guerra ingleses. Sólo uno existía antes de la guerra.

La afirmación de que entre todos estos aparatos de transporte aéreo colman por completo las necesidades de las distintas líneas aéreas inglesas, puede reforzarse por la descripción resumida de cada uno de los tipos. Para servicios auxiliares y viajes contratados por particulares o de elementos oficiales está el cinco asientos *Percival "Marganser"*, monoplano bimotor de ala alta, que estará listo para sus vuelos de ensayo antes de nueve meses. Sigue luego el de *Havilland "Dove"*, monoplano, completamente metálico, de ala baja, con dos motores Gipsy "Queen", combinados y supercargados, que



Ingenieros colocando un modelo del tetramotor "Hermes" en el túnel aerodinámico para realizar las pruebas finales.

mueven hélices de velocidad constante y paso reversible, y con rueda delantera de aterrizaje eclipsable. También éste se ha proyectado para servicios accesorios. De la misma clase, en líneas generales, es el de *Havilland "Dragon-Rapide"* (o *Dominié*, como se le llama en las Reales Fuerzas Aéreas), un biplano bimotor. Este

es el proyectado antes de la guerra, que seguirá fabricándose durante algún tiempo aún para cumplimentar los pedidos de ultramar. Su popularidad se debe a su notable economía de trabajo.

Otro tipo bimotor para servicio secundario es el *Avro XIX*, réplica civil del famoso aeroplano de guerra *Anson*, que, empleado primitivamente para reconocimientos marítimos, se convirtió después en aparato de entrenamiento y para comunicaciones. Se usa ya en las rutas aéreas del Oriente Medio. A continuación, en la escala de tamaños, figura el tetramotor *Miles "Marathon"*, avión de línea de 14-20 asientos, próximo a terminarse, y que se ha ofrecido para realizar las pruebas de vuelo en la primavera de 1946. La misma Compañía ha construido y probado el *Aerovan*, bimotor de carga de alas altas, de gran capacidad de adaptación y de forma poco corriente.

De la firma Vickers-Armstrong procede el *Viking*, del que se fabricarán dos modelos: uno, con asientos para 27 pasajeros; el otro, para 21, con un grado elevado de comodidades. Airspeed, Compañía asociada con la de Havilland, está construyendo el bimotor *Ambassador*, que podrá admitir 36 pasajeros. De los talleres de la Bristol Aeroplane Company saldrán pronto dos tipos distintos, basados en un proyecto común: son el *Freighter* y el *Wayferer*; el primero, aparato para el transporte de carga; el segundo, un aeroplano de línea para 36 pasajeros.

Aunque relativamente grande, el *Avro "Tudor I"* sólo admite 12 viajeros. Este aeroplano, tetramotor, de líneas, se destina al servicio trasatlántico a Norteamérica, y la carga útil está limitada por la gran cantidad de combustible que ha de llevar. El *Tudor II*, con un fuselaje de mayor sección y longitud, se empleará para los servicios del Imperio y admitirá hasta 60 pasajeros. Estos dos aviones de línea siguen al *Avro "York"*, adaptación del *Lancaster*, y al *Lancastrian*, versión civil del *Lancaster*, ambos en servicio. El *Lancastrian* se encargó del servicio Inglaterra-Australia a primeros de 1945, y cubre los 19.313 kms. en solamente sesenta y tres horas de vuelo. El *York* hace el servicio Inglaterra-Africa del Sur.

Handley Page contribuye a este renacimiento con el *Halifax Transport* (réplica civil del bombardero *Halifax*) y con el *Hermes*, otro avión de línea tetramotor. Short Brothers han emprendido tres conversiones: el bombardero *Stirling*, el hidroplano *Sunderland* (rebautizado

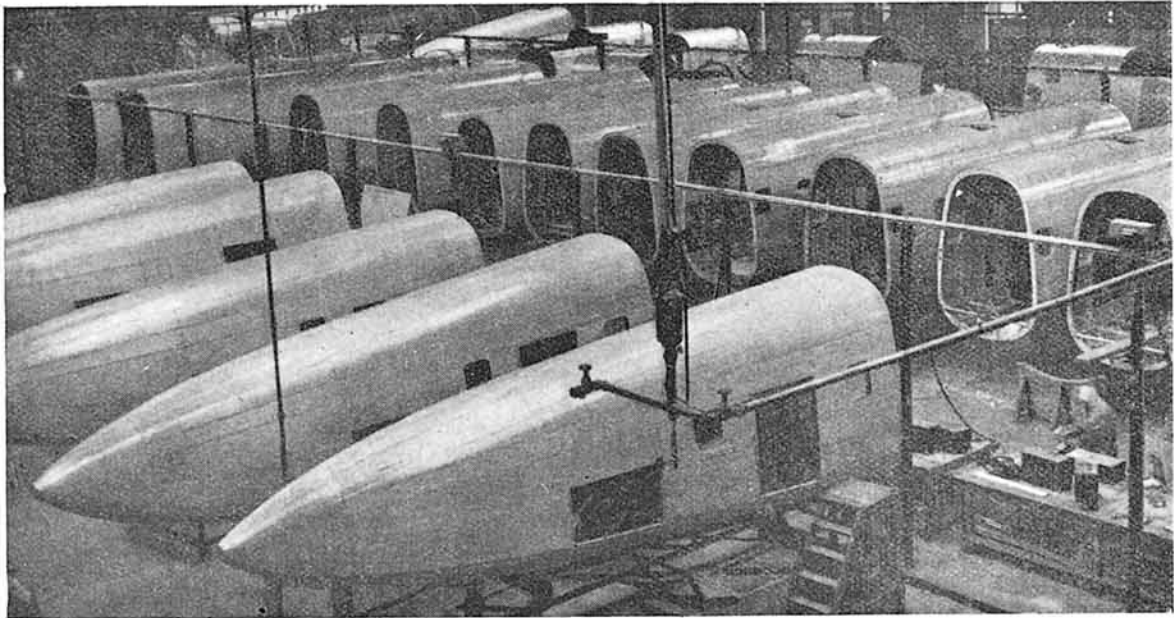
Sandringham) y el *Shetland*, que cuando entró en servicio era el hidroplano más rápido del mundo. Todos son tetramotores.

El mayor aparato proyectado es el *Bristol "Brabazon I"*, aeroplano trasatlántico de ocho motores. De acuerdo con los planos actuales, este avión de línea, de 112 toneladas de peso, será probado en vuelo en la primavera de 1947 y entrará en servicio al año siguiente. En la ruta del Atlántico tendrá acomodación diurna y nocturna para 80 pasajeros, y podrá llevar además unas dos toneladas de correo y carga. En viajes de cortas etapas admitirá 224 pasajeros.

Este breve examen de los aparatos postbélicos para transporte aéreo de fabricación ingles-

sa impide toda suposición de que las líneas aéreas inglesas puedan verse entorpecidas por falta de equipo adecuado. Mientras se construyen y prueban los modelos, las fábricas se preparan para la producción en serie. Mientras tanto, los servicios se mantienen y amplían con los tipos existentes, ninguno de los cuales resulta oneroso para las Empresas.

A finales de 1946 la fabricación de aparatos no sólo satisfará las exigencias inmediatas de los servicios ingleses, sino que además dejará un sobrante para las Compañías de ultramar, que, influenciadas por la gran reputación de los aeroplanos de guerra británicos, están decididas a adquirir aviones de línea y de transporte fabricados en esta nación



Fuselajes del "Lancastrian", en construcción para la R. A. F., British South American Airways y B. O. A. C.