

UNA EXPERIENCIA INTERESANTE

¿A dónde va la Aviación comercial norteamericana?

Por FELIPE E. EZQUERRO

LA Aviación comercial de los Estados Unidos acaba de dar un paso de tal importancia (aunque el alcance de sus consecuencias no pueda, naturalmente, fijarse con exactitud), que llama inevitablemente en pos suyo a la glosa.

En dos hechos, de naturaleza análoga, se concreta todo: uno, el acuerdo tomado para unificar su material de vuelo por las cinco principales Compañías aéreas del país: American Airlines, United Air Lines, Transcontinental and Western Air, Eastern Airlines y Pan American Airways; y otro, el concurso oficial convocado en el *Aeronautics Bulletin 7-A* para la creación de un aeroplano de pequeño transporte, seis a ocho plazas y mediana potencia, de aplicación en las *feeder lines* o líneas secundarias. O sea que, poco más o menos, esto viene a ser la limitación a dos del número de tipos de aviones de transporte que en lo sucesivo hayan de seguir los hilos de la tupida red aérea interior de la gran nación estadounidense.

La primera medida es seguramente ventajosa desde el punto de vista del pasajero y, desde luego, indiscutiblemente positiva en el aspecto financiero de las Compañías que han formado la *entente*. Sabido es que mientras los países de Europa tienen sus servicios concentrados en una sola Empresa, que unas veces se denomina Imperial Airways, otras Air France, o Lufthansa, o LAPÉ... , en la tierra de Uncle Sam multitud de Compañías se repartían las diversas rutas y hasta coexistían sobre un mismo trayecto en competencia ruinosas, que daba la superioridad momentánea a aquel que disponía de mejor material, y obligaba, al que quedaba en condiciones de inferioridad, a renovar el suyo buscando a toda costa la superación.

Recordemos el caso inmediato y conocidísimo de United Air Lines y T. W. A., en conexión, respectivamente, con las fábricas Boeing y Douglas, cuya pugna, sensiblemente resuelta a favor de la segunda por el hallazgo afortunado del avión que ha revolucionado al mundo, deja a los cincuenta y pico *Boeings* de la primera, inamortizados, en situación de difícil explotación aun después de las reformas que hicieron del modelo 247 el excelente 247 D.

Pero visto el problema bajo el ángulo puramente aeronáutico, es de temer que al desaparecer aquella competencia—gran palanca del progreso desarrollado últimamente, causa eficiente de la superioridad reconocida de la Aviación comercial yanqui, de tres años a esta parte—, venga un período de estacionamiento, porque si el único cliente firma un contrato con un solo constructor, deja a los otros en unas condiciones que no son—ante la eventualidad de un éxito posible—las más a propósito para hacer nuevas investigaciones, como antes, que tenían desde el primer momento el apoyo económico directo del usuario de los futuros aparatos.

El estado actual de cosas ya es de por sí bastante grave para la mayoría de los constructores. Puede decirse que sólo está despejado el horizonte (y ello en forma desmesurada, fabulosa), en las factorías de Santa Mónica (California). Después de la serie inacabada de los *Douglas DC-2*, que por el momento se cifra en 125 ejemplares (los cuales han producido en el pasado ejercicio económico más de 1.200.000 dólares de ganancia a la Sociedad) y tras las treinta y pico unidades del modelo *DC-3* y *DST* (que agregadas a los pedidos militares elevaban a 16.000.000 de dólares el valor de las órdenes en cartera, para lo cual a los 5.000 operarios que había han tenido que sumarse 4.000 más), el acuerdo tomado por los citados "*big-five*", que se refiere a la construcción de un gran avión-tipo tetramotor, capaz para 40 pasajeros y en el que estaban interesados además de Douglas, Boeing, Sikorsky y Curtiss Wright, ha venido también a recaer sobre la oferta del primero, estimada la mejor, y se ha firmado un contrato por medio millón de dólares para la construcción de un "super-airliner" experimental que tendrá 43 metros de envergadura, 30 de longitud y un peso total de unas 25 toneladas; desarrollará 370 kilómetros por hora de velocidad máxima, 340 ó 310 de media al 75 o al 60, respectivamente, por 100 de la potencia y no más de 104 de aterrizaje, y que deberá ser "standardizado" al precio de 220.000 a 250.000 dólares.

Pues bien: cuando acabados los ensayos comience la fabricación en serie en 1937 que uniformará todos los grandes trayectos, a base de *Douglas DC-4* con un carácter de mayor estabilidad y permanencia que hasta ahora, ¿qué recursos quedan a los demás constructores? ¿Bajo qué estímulos se operará la siguiente renovación de material?

Lo mismo diremos en cuanto al concurso para un avión de pequeño transporte. Sabemos, personalmente, de la existencia de ocho modelos en construcción: *Beech 18*, *Crusader A 6-7*, *Kinner "Invader"*, *Lockheed 12*, *Stinson B*, *Barkley-Grow T 8 P-1*, *Burnelli* y *Timn*. Como es de suponer que se escoja sólo uno, a los restantes aguarda seguramente no muy halagüeño fin.

Parece, pues, como si todas las manifestaciones industriales vayan a quedar reducidas a *Douglas* para el gran transporte y a *Lockheed* o cualquier otro para el pequeño. Ello nos parece grave, repetimos, porque no es ciertamente el mejor medio de que la Aviación mercante continúe al mismo ritmo la marcha ascendente de su progreso.

Sin embargo, hay que suponer que los norteamericanos, dado su espíritu organizador, han debido de prever estos inconvenientes y que sabrán encauzar las cosas de algún modo que siempre constituirá una interesante experiencia para la vieja Europa.