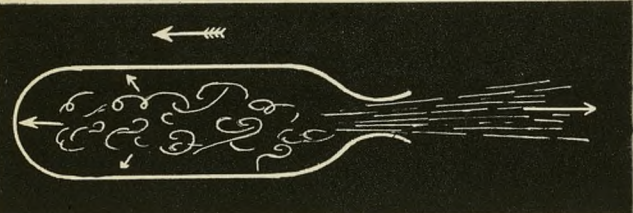
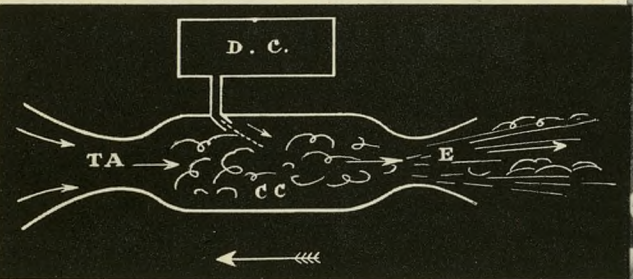


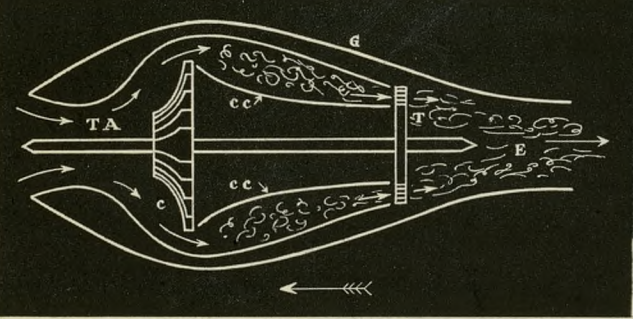
CÓMO LOS AVIONES A REACCIÓN UNIRÁN AL MUNDO HISPÁNICO



Esquema de un motor-cohete elemental. Al salir hacia la derecha los gases expulsados, el cohete es empujado hacia la izquierda.



Esquema de un estato-reactor. El combustible del depósito D. C. penetra en la cámara CC, donde se quema mezclado con aire que entra por la toma TA. Los gases de la combustión son lanzados por el eyector E, mientras el motor recibe un empuje en sentido opuesto.



Esquema de un turbo-reactor. En las cámaras CC se quema el combustible mezclado con aire que penetra por la toma TA. Los gases salen proyectados por E, después de atravesar la turbina T, haciéndola girar, y con ella, al compresor C, que aspira el aire de TA, lo comprime y lo envía a las cámaras CC. La reacción del escape E empuja el motor hacia la izquierda.

Arriba: La hélice desaparece en el moderno avión. El hueco que observamos sirve para la toma de aire que facilita el funcionamiento de la poderosa turbina.—Abajo: El Vickers "Attacker" exhibe en esta foto la extraordinaria pureza de sus líneas. Este avión conquistó un "record" de 909 kilómetros por hora sobre un circuito de 150 kilómetros.

INQUIETUD.—Los que hemos conocido y vivido la época en que la Hispanidad estaba dividida por un «charco» que había que salvar dando tumbos en una o dos semanas de navegación sobre el Mare Tenebrorum, creemos haber vuelto a nacer ante las actuales aerovías, que han reducido las semanas a días y han eliminado los riesgos y molestias del viaje marítimo, hartos ya para la rapidez que impone nuestro estilo de vida actual.

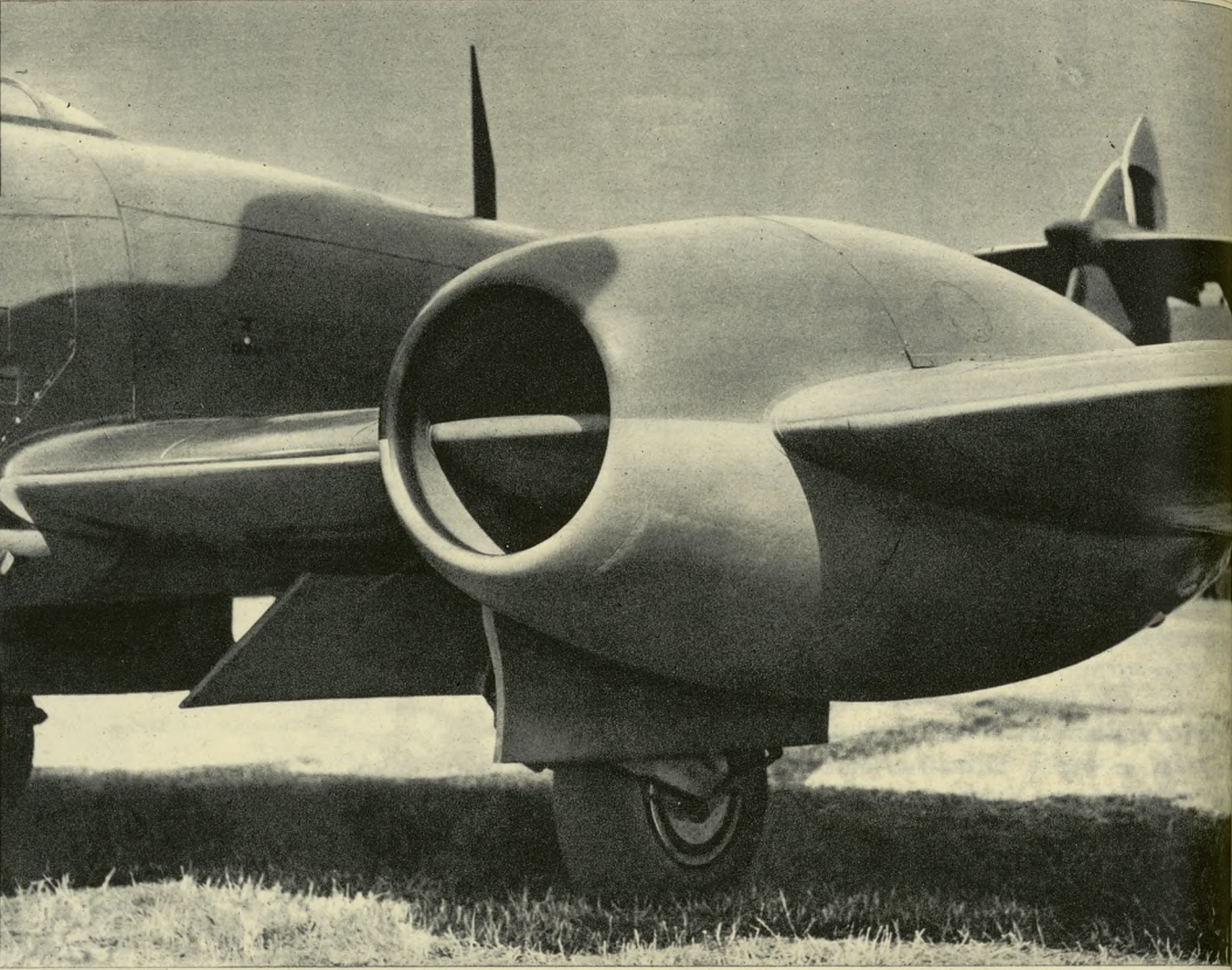
No vamos a entonar aquí el canto al avión, que abrevió las distancias y puso 23 países al alcance de la mano. Pero el que una flor cortada en el bosque de Chapultepec o en las orillas del Plata llegue fresca y lozana a Madrid o a Lisboa es todo un símbolo de una nueva época que no pretendemos descubrir, pero que no debemos ignorar.

Sin embargo, nuestras inquietudes por un mañana mejor han producido hoy—entre otras muchas maravillas—esa cosa medio misteriosa y medio increíble que la Prensa y la radio traen a nuestra mente cada día con el nombre de avión de reacción.

Y uno se pregunta sin querer: Pero ¿existe el avión de reacción? ¿Cómo es? ¿Cómo funciona? ¿Cuáles son sus posibilidades?... Y cuando van llegando las respuestas, uno piensa también: ¿Qué mundo nos reserva este nuevo vehículo ultrarrápido? ¿Cuáles serán mañana—en unidades de tiempo—las dimensiones de la Tierra? ¿A qué distancia quedaremos de América?... Sobre todo ello quisiéramos discutir aquí, a través del prisma luminoso del espíritu de la Hispanidad.

UN POCO DE TEORIA.—Tranquílcese el lector amigo. No somos ingenieros, ni nos dirigimos a los técnicos. Pero tenemos derecho a sentir una cierta curiosidad, y trataremos de satisfacerla. Unos croquis nos ayudarán.

La figura 1.^a nos ofrece un esquema teórico de lo que puede ser un cohete. Nada más sencillo, como veis. Una botella o recipiente, cerrado por todos lados, excepto por uno (la boca). En su interior, un combustible y un comburente, separados o mezclados, incluso en forma de explosivo; pólvora, por ejemplo. Se le prende fuego, y se producen gases, muchos gases, que a gran velocidad buscan su salida por todas partes. La encuentran por una solamente: la abertura del recipiente, y por ella salen con gran violencia. Mas como también buscan la salida por el resto de las paredes de su cámara, sobre todas ellas se ejerce una presión, que queda compensada en los puntos diametralmente opuestos, excepto en uno: el situado enfrente de la abertura. Y esa presión precisamente, no neutralizada por nada, se ejerce sobre el fondo de la cámara de los gases y la impulsa en sentido opuesto al chorro del escape. El cohete avanza por impulso de tal reacción, en el sentido de la



flecha dibujada con barbas, como saben hasta los chicos de la escuela.

Este es el motor-cohete, motor a chorro, motor de reacción, más sencillo que cabe concebir. Se le ha empleado en la bomba-cohete alemana V-2, pero no es lo adecuado para un avión con tripulantes.

Sin embargo, puede llegar a serlo con muy pocas modificaciones. Veamos la figura 2. Hemos abierto el recipiente por dos lados opuestos, dándole forma tubular. Ambas bocas llevan una ligera estrangulación, y luego una expansión tronco-cónica. ¿Cómo puede funcionar esto? Muy sencillamente. En DC tenemos un depósito de combustible líquido (no queremos nada con explosivos). Este líquido ha de inyectarse en una cámara de combustión CC, similar a la del cohete anterior. Mas como ahora no llevamos dentro el oxígeno comburente, hay que tomarlo de fuera, y de aquí la abertura de la izquierda, TA, que es una buena toma de aire. Este aire se mezcla al combustible como en un carburador de coche; la mezcla carburada se quema en la cámara CC y sale violentamente por la tobera del eyector E. En las estrangulaciones de la cámara se produce suficiente reacción para empujar al conjunto hacia la izquierda. Al avanzar, el viento de la marcha penetra forzado por la toma de aire, y el funcionamiento continúa, tanto mejor cuanto mayor velocidad va adquiriendo el aparato. ¡Qué sencillo!, ¿verdad?... Tan sencillo, que parece increíble.

Pues este motor es un hecho, y un avión que lo lleva ha superado ya la velocidad del sonido, es decir, los 1.250 kilómetros por hora.

¿Dificultades? Desde luego. En primer lugar, este motor no proporciona suficiente empuje hasta que se desplace bastante de prisa. Ello implica que el avión ha de ser muy fino, capaz de alcanzar altas velocidades, y, además, ha de despegar remolcado, auxiliado por cohetes pirotécnicos o (como en el caso del avión super-sónico) colgado de otro avión que lo suelta a gran velocidad y altura. Y, además, su consumo es enorme. De momento, pues, queda relegado a los aparatos experimentales, con autonomía de pocos minutos de vuelo.

Pero existe algo más perfecto, que es el motor de que oímos hablar a cada paso. Veamos la figura 3.



Tenemos, como siempre, una (o varias) cámaras de combustión CC, rodeadas por una carena o cubierta fusiforme C. En el centro del sistema va alojado un árbol giratorio que sirve de eje común a una rueda de paletas o turbina T y a otra de igual o distinta forma, C. El aire es aspirado por la toma TA, de donde llega a las cámaras, en las que (como antes) es inyectado el



Arriba: Plano de las posibles líneas que unirán a España con las naciones hispánicas.—A la izquierda: Del famoso bombardero "Lancaster" se derivó el "Lancastrian". Dos de sus cuatro unidades matrices permanecieron fieles al viejo sistema de émbolos.

combustible por surtidores, que no dibujamos para mayor claridad, y que se quema y busca violentamente su salida a través de la turbina, haciéndola girar a gran velocidad, para luego seguir hasta la atmósfera por el eyector E. En las paredes de la cámara y en la turbina se ejerce el impulso o reacción, y el motor avanza hacia la izquierda (flecha con barbas). Pero hay algo más;



El primer avión "todo ala" británico vuela accionado por dos turbopropulsores. Por la carencia de cola los timones de dirección van colocados en los extremos del ala.

¡algo que parece el movimiento continuo! Como la turbina va unida por el eje a la rueda de paletas anterior, la hace girar a su misma velocidad—10 a 20.000 r. p. m.—, y dicha rueda aspira el aire de la toma TA, lo comprime y lo impulsa hacia las cámaras, aumentando notablemente el rendimiento del motor.

La potencia de la turbina es tan enorme que, además de dejar pasar el chorro de reacción, mueve (como hemos dicho) el compresor del aire, y aun le sobra potencia, por lo cual, en muchos motores, se prolonga hacia adelante el árbol giratorio, y en su extremo se coloca una hélice, que colabora también a la propulsión del avión con el empuje del chorro de gases eyectados por E.

El motor de la figura 2, que no tiene ninguna pieza en movimiento, se llama estado-reactor, y se reserva para los aviones supersónicos del futuro. El de la figura 3, con turbina y chorro, se llama turbo-reactor y presta ya buenos servicios, con velocidades del orden de 800 a 1.000 kilómetros hora. Y agregándole la hélice anterior se tiene el turbo-propulsor, llamado también motor «compound» o compuesto, previsto para los aviones de viajeros en un futuro muy próximo, con velocidades de 600 a 800 ki-

versal de las capitales: Méjico-Centroamérica-Bogotá, Puerto Rico-Santo Domingo-La Habana, La Paz-Asunción-Montevideo-Buenos Aires.

MATERIAL DE VUELO.—Como punto de partida y comparación, citaremos a los tres aparatos transatlánticos, proyectados desde su origen como tales transportes y equipados con el clásico motor de explosión, que actualmente aseguran el enlace América-Europa. Dos son norteamericanos y uno británico. Los enumeramos por este orden, que es también el de su antigüedad:

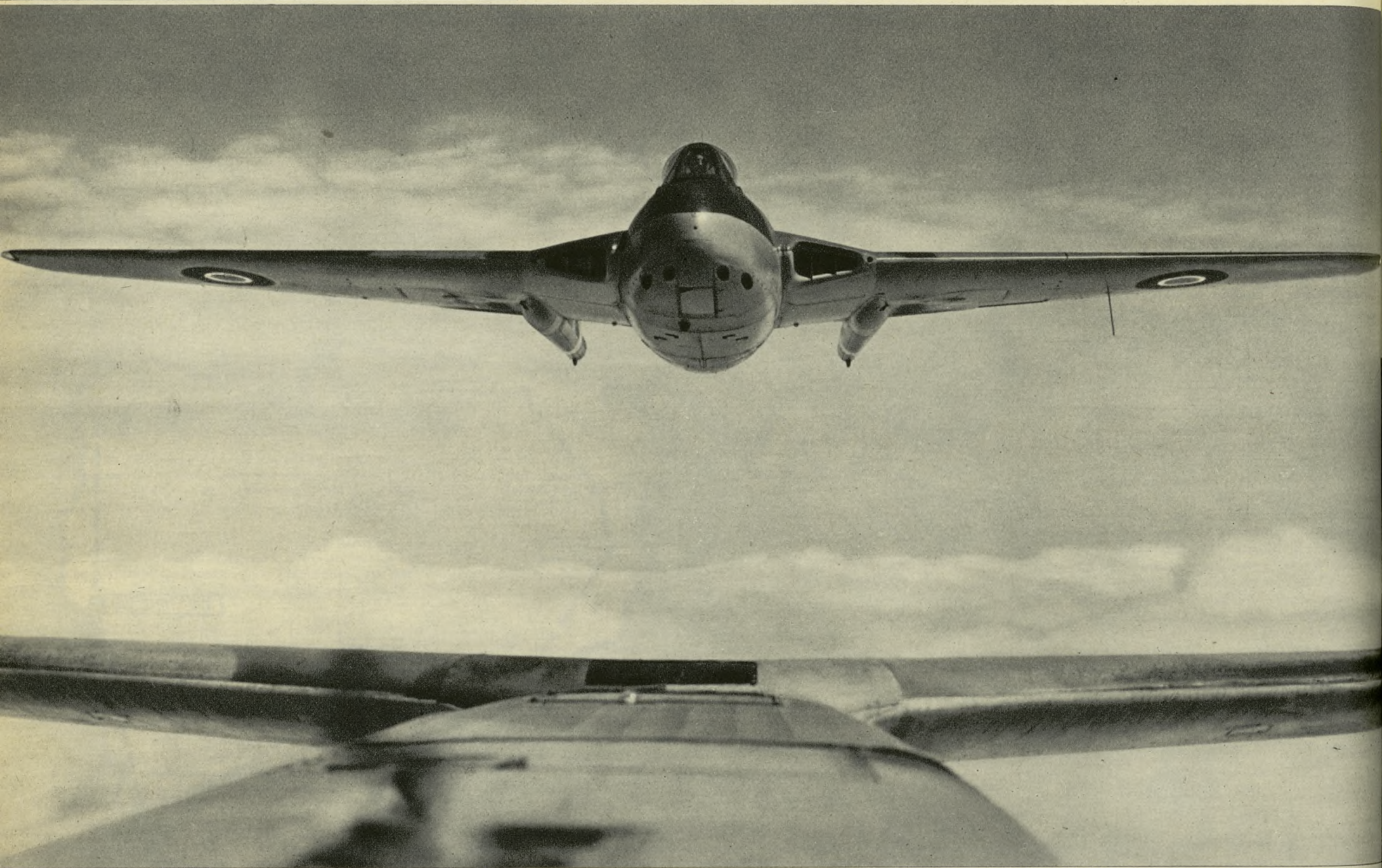
Douglas D. C. 4 (Skymaster): Velocidad de cruce-ro, 330 Km./h. Autonomía, 6.000 Km.

Lockheed «Constellation»: Velocidad, 400 Km./h. Autonomía, 6.000 Km.

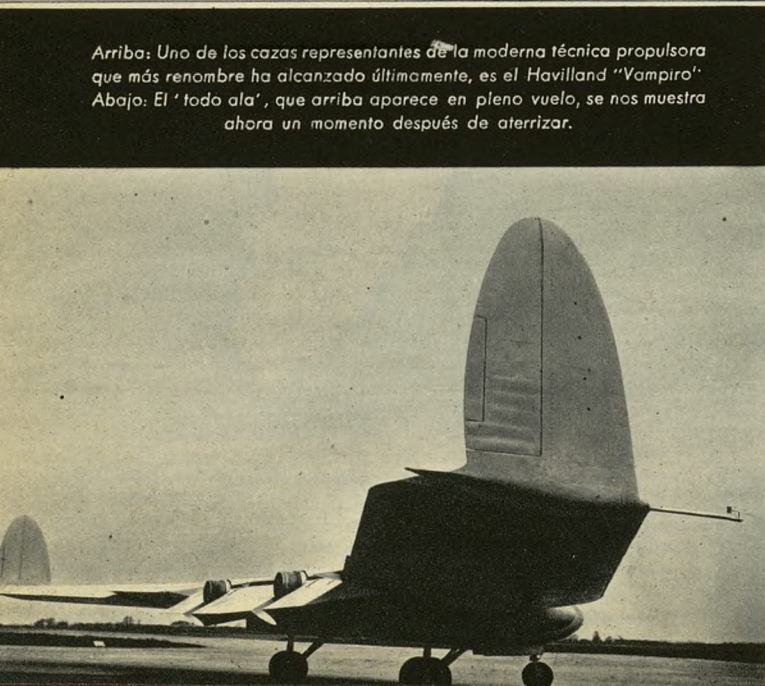
Handley Page «Hermes» V.: Velocidad, 480 Km./h. Autonomía, 6.400 Km.

Como es bien sabido, con estos aparatos, el viaje de la Península a Buenos Aires se cubre en treinta o treinta y dos horas de vuelo, y a Méjico, algo por el estilo. (Hablamos de 1948.)

Existe ya un material de transición, pero no es prudente contar con él para nuestro objeto. Por ejemplo, el Vickers «Nene-Viking», que es una adapta-



Arriba: Uno de los cazas representantes de la moderna técnica propulsora que más renombre ha alcanzado últimamente, es el Havilland "Vampiro". Abajo: El "todo ala", que arriba aparece en pleno vuelo, se nos muestra ahora un momento después de aterrizar.



lómetros hora, ya que, de por sí, la hélice es inadecuada para otras mayores.

ITINERARIOS HISPANICOS.—Veamos ahora, en el adjunto mapa, la traducción práctica de estas maravillas de la técnica. Hemos trazado tres posibles rutas aéreas:

Ruta del Norte.—Madrid-Lisboa-Azores-La Habana-Méjico (ciudad). Distancias aproximadas, 7.600 kilómetros a La Habana y 9.300 a Méjico.

Ruta del Centro.—Madrid-Lisboa o Sevilla-Madeira-San Juan de Puerto Rico-Caracas-Bogotá-Quito-Lima-La Paz. Distancias aproximadas, 6.550 kilómetros a Puerto Rico, 10.800 a Lima, 11.800 a La Paz.

Ruta del Sur.—Madrid-Villa Cisneros-Río de Janeiro-Buenos Aires-Santiago de Chile. Distancias aproximadas, 8.400 kilómetros a Río, 10.400 a Buenos Aires, 11.560 a Santiago.

Estos tres podrían ser los ejes de las rápidas aerovías a reacción. Pero estos aviones han de volar a gran altura—de 10 a 20.000 metros—y necesitan tiempo para ganarla. Por ello, las etapas cortas son inadmisibles por antieconómicas, y habría que prever un servicio local más modesto para el enlace trans-

ción del conocido «Viking», equipado ahora con turbo-reactores Rolls-Royce «Nene». Este avión cruza a 535 Km./h., y puede alcanzar los 660; pero su autonomía no pasa de 500 Km. No es un transatlántico.

Otra versión del «Hermes» ha sido equipada con turbo-propulsores Bristol «Theseus». Cruza a 550 kilómetros-hora y alcanza a 4.500 Km., autonomía un poco escasa para las travesías atlánticas, en que hay que salvar etapas de 3 a 6.000 Km., contando con un posible viento contrario de 50 a 60 por hora. Útil para la ruta del Sur.

Otro paso interesante ha sido dado por otros dos aviones británicos, proyectados y construidos de primera intención con turbo-propulsores: el Vickers «Viscount», con turbinas Rolls-Royce «Naiad», que vuela a 510 Km./h., alcanzando a 2.800, y el Armstrong Whitworth «Apollo», con turbinas Armstrong-Siddeley «Mamba», que vuela a 495 Km./h., con un alcance de 2.500 Km. Como se ve, estos aparatos no pueden aún cruzar el Atlántico, cuyo salto más corto (Natal-Dakar) mide unos 3.160 Km.

Y... ¿entonces? Para un futuro próximo—digamos 1955—cabe prever la puesta en servicio del ac-

(Continúa en la página 57)

cuarenta, «tenía delante una carrera de combates y de conquistas que Carlos XII había empezado a los diecisiete años. Alejandro hacia los veinte y Federico II y Napoleón I a los veintiséis». Y en estas condiciones, le urgía deshacerse de los grandes colaboradores que había heredado de Hindenburg.

No es fácil poner en claro si los hechos facilitaron su deseo o si las acusaciones contra Fritsch y contra Blomberg fueron ficticias. Nadie sabrá nunca si el primero había incurrido en la falta de homosexualidad que le imputaron, ni la esposa del segundo había sido o no había sido prostituta; mas cierto es que uno y otro pagaron duramente su respectiva culpa, y que Hitler aprovechó la ocasión para constituirse en comandante de las Fuerzas Militares.

De resultas, Brauchitsch fué nombrado ministro del Ejército. Pero aún era preciso destituir a Beck, que desempeñaba la jefatura del Estado Mayor de del Ejército de Tierra desde que Hitler llegó al poder.

La ocasión se presentó inmediatamente.

En junio de 1938 hubo una escena violentísima entre los generales Brauchitsch y Beck, por una parte, y el Führer por la otra. Aquellos se obstinaban en no precipitar la ocupación de Checoslovaquia, y éste, en cambio, se negaba a escuchar todo consejo de prudencia. Al fin, los generales se resignaron—obedecieron—; pero Beck repuso, «a posteriori», con un informe escrito que originó otra discusión—«acaso la más dura que haya habido» (ha dicho alguno al tribunal de Nuremberg)—, en consecuencia de la cual Adolfo Hitler «aceptó» la dimisión de aquel ilustre jefe, que fué inmediatamente reemplazado por Halder.

Y así cayeron los primeros generales hitlerianos.

El aislamiento de Hitler lo hizo fuerte. «No tenía un consejero; no tenía un amigo; no tenía siquiera un confidente. No existía en su ambiente la eminencia gris que se ha buscado con tanto afán. Ni un Richelieu, ni un Sully, ni siquiera un Talleyrand o un Fouché». Más aún: Hitler estuvo siempre en la penumbra; no toleró que se escribiera sobre su vida, ni que nadie comentara sus discursos, ni contara cosas concernientes a los años anteriores a su lucha, cuesta arriba, hacia el Poder. «Lo único existente para llegar a conocerlo está publicado en su célebre «Mein Kampf», o sea, el «Hitler visto por sí mismo».

Cada instante de su vida se hallaba dedicado a la política y a los proyectos que forjaba. Para las grandes operaciones «daba directivas generales, y cuando recibía propuestas detalladas de sus diversos e inmediatos subordinados, las coordinaba y las convertía en un solo plan, que comentaba o explicaba entre los futuros ejecutantes». Al parecer, improvisaba; y, sin embargo, aquellas directivas—sus concepciones estratégicas—estaban siempre basadas en la historia de la guerra y en los principios militares.

Ante Francia prevaleció su idea. En Nuremberg, los testigos de la Wehrmacht reconocieron que la maniobra de Sedán fué concebida—e impuesta—por el Führer. Keitel y Iodl querían, sin duda, atacar «en fuerza» el ala izquierda del contrario, para dar su gran batalla en la llanura belga; pero Hitler cerró la discusión diciéndoles: «Habéis calzado las botas del viejo Schlieffen», y les despidió, rogándoles que meditaran. Brauchitsch llegó incluso a pretender que nunca se podría llegar a dominar los fuertes de la línea Maginot. Redactó, al efecto, una memoria interminable; pero Hitler le arrancó los documentos de la mano, los rompió en pedazos y lo echó de su despacho.

Frente a Rusia, las protestas fueron tibias. Pero en pleno frío de 1941, con las armas congeladas y los motores inservibles, las discusiones reempezaron. Brauchitsch hizo cuanto pudo para esperar un poco. Guderian—el jefe de los carros—le presionaba. Es más, cuando este último general se convenció de que era inútil su labor, acudió en persona: «Volé hacia Prusia Oriental—ha dicho en Nuremberg—bajo una temperatura insoportable. Llegué el 20 de diciembre. Tuve tres entrevistas con el Führer, que duraron cinco horas en total. Le describí el estado en que las tropas se encontraban, frente a Moscú, y traté de hacerle comprender que era imposible que rindieran el esfuerzo solicitado. Le advertí que caminábamos hacia un desastre, no por causa de los rusos, sino del frío. Le dije que era preciso suspender toda ofensiva, evacuar lo conquistado, poner las tropas a cubierto y convertir los carros en castillos. Le afirmé que ese era el modo de salvar todo el ejército, y le prometí que en primavera llegaríamos a Moscú».

«Pero Hitler se negó a aceptar lo que le dije. Me echó en cara que era igual a tantos otros generales; que me preocupaba demasiado de mis soldados y de mis carros. Habló de otras cuestiones. Dejó estallar su resentimiento contra Brauchitsch. E insistió en que la ofensiva no cesara; quería Moscú, y la lograría.»

El almirante Raeder perdió su puesto y su prestigio como consecuencia de sus perennes objeciones contra la expedición de Rusia. Por lo mismo, Brauchitsch fué relevado antes de fin del año 41, y siguiendo igual proceso, lo fué Guderian, que hasta esa fecha había sido amigo y admirador de Hitler.

Más tarde, en la primavera del año 43, todo el mundo sabía que Paulus había venido varias veces a Berlín para convencer al Führer de que era inútil esforzarse contra la ciudad de Stalingrado, y que el citado mariscal había tenido que renunciar a su deseo.

Y creo que no hacen falta más ejemplos. Cartier, sin duda, tiene razón cuando dice que el «complot» que fracasó el 20 de julio (1944), es el «acto de defensa y de venganza de una clase humillada y pisoteada por su jefe».

Von Rundstedt es el único general a quien el Führer no maltrata, a pesar de su ofensiva fracasada en los «Ardenas» (1944). Lo considera viejo, y lo desprecia. Le da una cruz de hierro, y al imponérsela le dice: «¡A descansar!»

¿Qué significa eso? Pues, simplemente, que el insigne mariscal había alcanzado su meta. Y este es, precisamente, el peligro de la vida paso a paso, o el inconveniente de abusar de lo expedito y de no arriesgarse a tiempo en la maraña.

La vida paso a paso es obligada cuando cada cual se atiene a lo dispuesto y no se sale de las normas señaladas por su jefe, por su patria o por su idea. Nadie se imagina a Nimitz, comandante de la flota en el Pacífico; a Mac Arthur, general de los aliados en ese mar, o a Spaatz, jefe del Aire, desobedeciendo a Marshall, Arnold, King y Leahy, que juntos fueron miembros del Estado Mayor Unido de los Estados Unidos americanos; como tampoco se concibe, pensando, ahora, en 1939-45, que Isodoku Yamamoto, almirante de la flota japonesa, o el conde Terauchi, general en jefe de las fuerzas de Indochina, se apartaran lo más mínimo de las normas señaladas por su augusto Emperador. La trocha a medias no es admisible. La algaida a contratiempo es impenetrable. Si se busca, es necesario pelear. El que se aventura en los zarzales o en la braña sin proveerse previamente de una indumentaria adecuada, caerá en la trampa preparada para el tieso que se sale del camino en mal momento.

Y, sin embargo, hay casos en los cuales es preciso aventurarse: son los casos en que el hombre está seguro de sí mismo; los casos en que el choque o el fracaso no le harán arrepentirse; los casos impunes, o en que se muere noblemente.

Desde su palacio de arena negra, el monarca Temuyin—que hizo llamarse «Chenguis Kan», o «soberano poderoso»—avanzó, en son de conquista, hasta la orilla del Pacífico y hasta el límite de Europa. Fué el primero en organizar una nación para la guerra. Con la mejor materia prima del continente asiático—el jinete tártaro—hizo un ejército imbatible, al que dotó de cuerdas para el arco y de bolsas muy ligeras que, bien infladas, servían de flotadores para cruzar los grandes ríos. En vanguardia colocaba a los de choque, y en segunda línea, a los arqueros a caballo. Se valió de propaganda; utilizó quinta columna, y combatiendo medio siglo (desde los dieciséis años de edad hasta los setenta) logró un imperio que abarcaba la mitad del mundo conocido hacia el final del siglo XII.

Y de ese modo, ¿siguió nuestro consejo?

Al contrario, dió unas zancadas formidables e innecesarias.

¿Y qué logro?

Legar un nombre muy glorioso; llenar la tierra de temores, enseñar a hacer la guerra y vivir intensamente.

¿Fué necesaria, en fin, su gran labor?

Nadie lo duda. La arena de la playa pierde interés cuando no hay lasca. El desierto es intolerable sin palmeras. La Historia sin historias palpitantes sería monótona.

Hay que luchar. No es cuestión de estar al sol que más calienta, sino de emitir la sombra necesaria para que muchos vengan a cobijarse.

Chenguis Kan no estaba loco.

Está loco el mundo.

tual material en proyecto o en construcción, con velocidades del orden de 700 kilómetros hora los de turbo-propulsión y de 800 a 900 los de turbo-reacción, ambos con autonomía suficiente, ya que el consumo específico de los nuevos reactores va camino de entrar en lo aceptable. (A título de información, diremos que las cifras actuales son: de 200 a 250 gramos por caballo-hora para el motor de explosión, de 320 gramos por caballo-hora los reactores con hélice o turbo-propulsores y de 1.000 gramos-hora por kilogramo de empuje los turbo-reactores puros. Estos proporcionan una fuerza de empuje o tracción constante, que se mide en kilogramos, y cuyo producto por la velocidad es la potencia del motor, que, por lo tanto, aumenta con la velocidad misma.)

Entre estos futuros aparatos veremos muy probablemente los llamados «ala volante» (sin fuselaje ni cola), en los que el pasaje divisará el panorama por amplios ventanales situados delante, en el suelo y en el techo, en lugar de verlo, como ahora, a los lados, casi siempre obstruida la visión por el ala del aparato. Y en cuanto a los aviones de tipo normal, con fuselaje, llevarán las alas en pronunciada forma de flecha para mejorar su penetración aerodinámica.

Los aviones de velocidad supersónica están aún más lejos de nosotros. Acaso los veamos para 1960-65.

HORARIOS.—Tomando como tipo el recorrido Madrid-Buenos Aires, podemos aceptar para 1950 el servicio con aviones de transición, a turbo-propulsor, con crucero de 600 Km./h. y diecisiete horas de vuelo, es decir, la mitad que en la actualidad. Saldremos de Europa al anochecer y veremos las aguas del Plata a la mañana siguiente, como vamos hoy por ferrocarril de Madrid a La Coruña o a Cádiz.

Para los primeros aviones puros a reacción, el mismo trayecto se cubrirá en unas doce horas, como el viaje terrestre de Madrid a Bilbao o a Lisboa.

Y cuando se venza la barrera del sonido y se vuele a 1.200-1.500 Km./h. en alas volantes, con estado-reactores, iremos a La Habana en cinco horas y media, a Méjico en seis y media, en siete a Buenos Aires y en ocho a Santiago de Chile. Jor-

nada diurna, como la actual de Madrid a León, Burgos o Zaragoza sobre carriles. ¿Cuál será la mentalidad de esas gentes pasajeras de las alas ultrarrápidas? ¿Cuál su actividad multiplicada, su potencialidad económica?... Mucho se podría escribir sobre ello, pero ya se va haciendo tarde.

Una cosa hemos de apuntar, sin embargo. Habrá que tener muy en cuenta las diferencias de hora local. En efecto:

En la etapa inmediata no habrá dificultad, sobre todo en los viajes de Este a Oeste. Por ejemplo: Saldremos de Madrid a las nueve de la mañana y llegaremos a Méjico al cabo de doce horas, a las veintiuna de España, o sea a las catorce treinta de Méjico. Hemos comido a bordo, y llegamos con ganas de cenar y dormir, pero habremos de aguardar aún varias horas para poder hacerlo sin llamar la atención.

Si el viaje es nocturno, la cosa se agrava algo. Saldremos de Europa a las veinte horas, y estaremos en Méjico a las ocho de la mañana siguiente (G. M. T.), pero a la una treinta de la madrugada, hora local. Hemos podido dormir doce horas a bordo; pero al llegar, aunque no lo deseemos, habremos de volver al lecho por otras varias horas hasta que amanezca. Podremos regresar de noche, saliendo de Méjico a las veintiuna horas, y llegando a Madrid a las nueve de la siguiente mañana en Méjico, pero a las quince treinta de la tarde, hora de Greenwich y de España. Si no acertamos a comer algo a bordo del avión, habremos perdido el desayuno y la comida de mediodía.

Con los aviones super-sónicos podrá ocurrir algo de lo que sigue.

Salimos de Europa a las diez de la mañana, comemos a bordo tres horas después y llegamos al Río de la Plata a las diecisiete G. M. T., las trece en Buenos Aires. Si nos invitan a almorzar, tendremos que hacerlo nuevamente para no quedar mal.

El regreso se hará más corto. Salida del Plata a las diez horas, y llegada a Madrid a las diecisiete americanas, las veintiuna locales. Es hora de cenar y dormir, pero nuestra jornada diurna sólo ha durado ocho o nueve horas.

A pesar de todo ello, creo que podemos firmar ahora mismo para no abandonar este mundo sin haber disfrutado esos rapidísimos viajes. Yo, al menos, así lo deseo.

RICARDO MUNAIZ DE EREA

CONCURSO DE PORTADAS

1.º MVNDO HISPANICO convoca, con fecha 15 de febrero de 1949, un concurso de portadas entre pintores, dibujantes y fotógrafos de las veintitrés naciones hispánicas. Las dimensiones de la Revista son: 275 milímetros por 350 milímetros. La faja que habitualmente lleva la portada, con el título de la revista o los precios para los diferentes países, dispuesta al pie o al costado, podrá completar la proporción del original que no se ajuste exactamente a aquellas medidas. El tema es libre, preferiblemente sobre ambientes hispánicos. No se limitan las técnicas de pinturas o dibujos que, en todo caso, vendrán fijados. Las fotografías, en negro, deberán tener el tamaño posible, sobre papel liso (sin grano), brillante o mate, y siempre bien preservadas para que en el correo no se deterioren. Un pequeño diseño con nota de los colores reales de la escena podrá hacer posible la publicación en colores, por interpretación, del tema fotografiado; pero esto no es condición indispensable. Las «fotos» en color, directas, deberán venir en positivo, de 35 milímetros, 6 x 9 centímetros o mayor. O sobre copia Prington, en tamaño mínimo 13 x 18 centímetros.

2.º El plazo de admisión de obras se cierra el día 31 de agosto. Estas serán remitidas a la Redacción de MVNDO HISPANICO (Alcalá Galiano, 4, Madrid).

3.º Se establecen tres premios por un importe de: 5.000 pesetas el primero, 3.000 el segundo y 1.500 el tercero, o su equivalencia en moneda del país del autor de cada trabajo premiado, según cotización oficial española del día en que se cierre el plazo del concurso. Los originales que seleccione el Jurado, entre los no premiados, se publicarán en MVNDO HISPANICO, que abonará por cada uno la cantidad de 500 pesetas o su equivalencia en moneda del país del autor, según cotización oficial española del día en que se publique cada original.

4.º Los trabajos se acompañarán con una relación biográfica del autor, fotografía personal y dirección postal.

5.º MVNDO HISPANICO fallará este concurso dentro de un mes a partir del día en que se cierre el concurso. El Jurado lo formarán personalidades de las artes y la intelectualidad hispánicas y su fallo será inapelable. Los originales que no se acepten, de acuerdo con la base tercera, serán devueltos a sus autores.

Madrid, 15 de febrero de 1949.