

en tanto que el número de pasajeros ha crecido en una proporción mucho más baja. Las «heridas» económicas producidas tardarán varios años en cicatrizar. Si dentro de menos de dos lustros las compañías se encontrasen, nuevamente, frente a la necesidad de modernizar sus flotas podrían rebelarse y boicotear el avión supersónico. Es cierto que en cuanto una lo aceptase, las demás se verían en la necesidad de imitarla para no perder la clientela, pero cuando el «Mach 2, 2» esté listo es probable que el «Mach 3» se encuentre en camino y se corre el riesgo de contar con un avión que poco tiempo después habrá sido superado. Por otra parte, no hay nada que asegure que el «Mach 2, 2» sea una empresa productiva. Como el mercado será forzosamente limitado, el precio de un solo avión no podrá ser inferior al doble de lo que cuestan actualmente los grandes reactores de hoy. Es cierto que por tener velocidad superior, cada uno de aquellos tendrá el rendimiento de dos «jet» o de cinco aviones de hélices, pero su deterioro será proporcionalmente más rápido y lo mismo ocurrirá con los costes de entretenimiento.

Una de las razones que harán antieconómicos a los aviones del nuevo tipo para velocidades inferiores a aquella para la que han sido proyectados, es su forma extraordinariamente aerodinámica, inadaptable al vuelo infrasonico. Una solución sería la de construir aparatos cuya línea se pudiese modificar en el aire; esta solución no es tan ilusoria como parece a primera vista; ha sido estudiada con éxito en Inglaterra por Barner Wallis, proyectista de la «Vickers», el cual durante la guerra creó las bombas rompedoras especiales para los diques del Rhur. Pero la «geometría variable», requiere estructuras de acero. En el caso de que los americanos puedan aprovecharse de esto añadirán, aún a costa de un nuevo retraso, otro atractivo al «Mach 3».

Por otra parte, otro de los interrogantes a resolver es el de si será más peligroso volar a 2.500 que a 1.000 km./h. Algunas compañías aéreas han manifestado que la mejora en los sistemas de control y equipos de los aeropuertos debe ser anterior a la fabricación de nuevos modelos, para evitar la posibilidad de graves accidentes. Parece, sin embargo, posible compaginar ambas exigencias y sacar provecho de los ocho años que todavía tenemos por delante antes de que entren en servicio los aviones supersónicos.

Todos estos elementos, positivos y negativos, estarán presentes en la mente de los ministros de aviación de Francia y Gran Bretaña, cuando pronto tengan que tomar la última decisión sobre si se debe continuar o no con el «Mach 2, 2». Sin embargo, las razones anteriormente expuestas indican que hay un noventa por ciento de posibilidades de que la respuesta sea afirmativa. La industria aeronáutica europea tiene su gran ocasión en la carrera del espacio. El primer avión supersónico parece presentar el momento propicio y, si los Estados Unidos se retrasasen más, podría, además, llegar a ser un gigantesco negocio comercial, permitiendo por primera vez a los europeos una introducción en gran escala en el próspero mercado americano.

“OJO ELECTRICO”, QUE DARA VISION A MUCHOS CIEGOS

**ESTA SIENDO
EXPERIMENTADO
POR UN JOVEN
FISICO ITALIANO**

SE está perfeccionando en Italia un aparato para dar vista a los invidentes. Se trata de un ingenio basado en el efecto foto-eléctrico que interesa el órgano de la vista: la luz, influyendo sobre los conos de la retina, es transformada en impulsos eléctricos que, transportados al cerebro por medio del nervio óptico, se transforman en sensaciones visuales.

En opinión del joven físico Antonio Gagliardi, cuando la retina no funciona, o todo el sistema del órgano de visión se encuentra dañado, aquella será sustituida por el “ojo eléctrico”, el cual tiene una antena que transmite al cerebro los impulsos eléctricos para transformarlos en imágenes.

Gagliardi, el joven físico inventor de No cera Inferiore (Nápoles), está a punto de perfeccionar el aparato inventado por él mismo, lo que permitiría que muchos invidentes pudieran gozar y disfrutar de ese don maravilloso de la vista.

El joven físico e inventor Antonio Gagliardi, de nacionalidad italiana, experimenta con una pequeña cigüeñeta su aparato, que popularmente será llamado «ojo eléctrico»

