

P u n t u a l i z a n d o

Por ANTONIO ALVAREZ OSSORIO

Teniente de navío

EN contestación a dos artículos publicados en esta REVISTA DE AERONÁUTICA por el capitán Sr. Martínez Merino decido escribir las siguientes líneas, bien entendido que esto no representa un principio de controversia más o menos hostil o apasionada. En vías de reorganización de la Aviación Nacional, ha llegado el momento, no de la puesta en lucha de ideas o concepciones apasionadas que quizá pudieran introducir una desorientación, sino de la colaboración útil de todos en persecución de una idea real: la defensa nacional. Es hora de cordialidad entre todos; cesen ya divisiones que a nada conducen y demos todos y cada uno el máximo esfuerzo en pro de la idea única; prestemos el apoyo de nuestros conocimientos, de nuestra experiencia y de nuestra buena voluntad al legislador que ha de ordenar, no en beneficio de éstos o aquéllos, si no en bien de la colectividad.

Este problema de la hidroaviación ha aparecido siempre confuso o mal deslindado en España, quizá debido al poco desarrollo adquirido por la Aviación naval, lo que movió a la militar a crear un servicio de hidroaviación que precisaba para la acción africana, y que, bien por equivocada falta de enlace o cohesión entre los mandos, o falta de elementos en la Aviación naval cuando de la hidroaviación se precisaba, no se poseían para el apoyo y desarrollo de la campaña en Marruecos.

Efectivamente, estoy de acuerdo con el capitán Merino, en la importancia que la Aviación naval tiene para España, cuya longitud de costas puntualiza en su escrito comparándola con la brevedad de las fronteras terrestres. El alejamiento, el desconocimiento de la importancia que la acción naval tenía para España, ha sido la causa de la pérdida de nuestro inmenso imperio colonial, minado lenta y seguramente por el poderío naval de holandeses e ingleses. Estos, más conocedores de la realidad, han fundado su poderío colonial sobre una sólida y eficiente política naval, asegurando así su hegemonía a través de los siglos. Posible es que se derrumbe la colosal arquitectura porque nada hay fijo y eterno, pero nunca podrá ser achacada esa catástrofe al desconocimiento de la importancia de las flotas navales en el sostenimiento de un poder colonial y de

una vida insular, como ocurrió en la antigua España donde no se ponía el sol.

El capitán Merino da una voz de alarma, señalando la desproporción de las fronteras terrestres y marítimas; esto es, de la proporción entre las fuerzas terrestres y navales, y señala la importancia de la Aviación naval dentro de la Aviación militar o de la Armada Aérea, y en esto ya no puedo estar de acuerdo.

No he logrado enterarme si lo que desea es una poderosa Aviación de mar o hidroaviación dentro de la Aviación militar, o dentro de la Armada Aérea, o dentro de ambas a la vez, por lo que trataré por separado ambas hipótesis.

Que la Aviación naval opere en la mar y la Aviación militar o del Ejército opere en tierra es incuestionable. Esto es axiomático, y buena prueba de ello es que absolutamente ninguna Aviación del ejército posee hidros en ninguna nación del mundo, por lo que no me extraña que, como dice el tantas veces aludido compañero, no exista política de hidros en la Aviación militar. Esto no puede suponer un coto cerrado ni un privilegio en absoluto. Que la mar sea para los marinos y la tierra para el ejército no puede suponer un privilegio; o sea, que la acción naval (sobre y bajo la superficie del mar) sea inherente al carácter naval del militar de mar y la acción terrestre sea consustancial del carácter terrestre del militar de tierra no puede ser un absurdo; lo que cuando menos sería ilógico sería lo contrario. El Estado necesita de los servicios de ciertos ciudadanos para la dotación de sus ejércitos de tierra y mar; consecuentemente a estas necesidades adiestra a un número de ellos (a los que únicamente dirige su afición, sin limitaciones de ningún género por parte del Estado) en cada uno de estos servicios, y este adiestramiento lo empieza en la juventud para formar personal idóneo por educación específica y progresiva. Al que ha de ser militar de tierra le enseña la complicada técnica del combate terrestre, lo identifica al medio por educación, lo forma en el ambiente; más tarde, ya formado este personal, gasta considerables sumas para su instrucción y progresión de ésta. Igualmente, al que la propia afición le lleva a los ejércitos de mar, lo educa y forma en este medio,

haciéndolo apto para la lucha en el mar por identificación, por compendio de una detallada instrucción naval.

Surge la Aviación y ante todo se comprende la importancia que para la acción terrestre y naval tiene la nueva arma, y se dota a Ejército y Marina de elementos aéreos que ejercerán la guerra terrestre y naval desde el aire; pero, entiéndase bien, para auxiliar y cooperar desde el aire a la acción en las superficies, no para ejercer una guerra intrínsecamente aérea, que todavía no se concebía como tal.

Y aun concebida en la actualidad, nadie, ni en la nación más intransigentemente aérea se concibe la posibilidad de la supresión de estas Aviaciones auxiliares, sin las que



El hidroavión de reconocimiento C. A. M. S. tipo 55-6, uno de los más recientes modelos que equipan a la Aeronáutica de cooperación naval francesa.

un Ejército o Marina se verían en tales condiciones de inferioridad con respecto a los adversarios que las poseyeran, que su acción quedaría poco menos que anulada.

El Ejército precisa de exploradores que le orienten de las intenciones del enemigo, del reconocimiento que le ilustre de las modificaciones del frente y corrijan el tiro de su artillería, de bombarderos que cooperen o suplan a su artillería, de aviones de asalto que refuercen o faciliten con su apoyo moral y material el avance de la infantería y de aviones de caza que permitan el vuelo propio e impidan el enemigo. Misiones, como se ve, específicamente militares, esencialmente terrestres, propias de la educación y formación del militar de tierra. Ilógico sería que la Aviación naval tratase de absorber estas misiones que nunca con rendimiento y eficiencia podría llenar. Ilógico, cuando menos, sería la pretensión de desarrollar una política de aviones terrestres (en la Marina) que no son apropiados más que para estas misiones de tierra y no para las marítimas. Ilógico sería que el Estado requiriese para un servicio específicamente terrestre a quienes ha educado en otro ambiente y sobre otros conocimientos.

Así como la misión del Ejército es la defensa de las fronteras, la de la Marina es la defensa de las costas y comunicaciones navales indispensables para la subsistencia de la nación. Para conseguir este fin instruye a cierto per-

sonal en todas las cuestiones marítimas, empezando por lo que es más elemental para el marino, educarlo en el conocimiento de la mar. Nacida la Aviación se instituye su aplicación marítima. Este empleo se sintetiza en la siguiente fórmula: Colaborar y auxiliar a las flotas en sus misiones. Por lo tanto, se emplea la Aviación naval en las misiones que se detallan:

Exploración y descubierta. — Con las mismas misiones que las fuerzas céleres navales (destructores y cruceros rápidos). Son las misiones de éstas, estas lecer cadenas o líneas de exploración, bien en la vanguardia o flancos de fuerzas gruesas que naveguen, bien cubriendo un sector amenazado o presuntamente amenazado de costa con

objeto de prevenir a la flota de la presencia del enemigo y facilitar su maniobra en el campo táctico. La misión de la Aviación naval es idéntica.

Observación del tiro naval. — Suple el avión, o mejor dicho colabora, con los *spotter* de los buques para el centrado del tiro.

Torpedeo y bombardeo. — Las armas de los buques de guerra son el cañón y el torpedo, o sea, utilizan para la ofensa el lanzamiento de explosivos sobre las unidades enemigas por trayectorias aéreas o marinas. El avión, considerado como bombardero, disfruta de las ventajas de una artillería aérea esencialmente móvil; no

obstante, dadas las pequeñas dimensiones relativas de los buques, su gran poder ofensivo y sus veloces desplazamientos, consideran muchas Marinas, entre ellas la inglesa (que es indudablemente la mejor orientada y más eficiente), que la probabilidad de impactos y, por lo tanto, la eficiencia del avión bombardero es sensiblemente pequeña contra buques en movimiento. Pero teniendo en cuenta la importancia del torpedo como arma naval y que el inconveniente grave del peligro de acercamiento al enemigo (indispensable para el éxito del lanzamiento) quedaba grandemente solventado con el uso del avión torpedero, capaz de proporcionar grandes velocidades de acercamiento y mínimo de blanco, se creó este arma específicamente marítima. En síntesis, la creación del avión torpedero no implica más que en trasladar al aire la dotación apuntadora de un barco torpedero, y por lo tanto dotada de los mismos reflejos navales, de la misma educación y del mismo criterio y unidad que el personal naval torpedero de los buques de la flota.

Aviación de caza. — Con las misiones específicas de la caza, impedir el vuelo enemigo y garantizar el propio, y con una misión naval más, cooperar en íntima unión con los aviones torpederos e incluso con los buques torpederos al lanzamiento de torpedos.

Misiones todas específicamente marítimas. Lo mismo

es descubrir una escuadra u observar sus movimientos desde el puesto de observación de un crucero explorador que desde un puesto de observación aéreo. Lo mismo es reglar el tiro desde un *spotter* que desde un avión. Lo mismo es dirigir el ataque y torpedear desde un destructor que desde un avión torpedero.

Si para ejercer esas misiones con idoneidad, con garantías de éxito y rendimiento, hace falta el marino, el militar educado y especializado en el mar, para ejercer idénticas misiones a más cota o velocidad sobre el mar hará falta el aviador marino; en suma, para combatir sobre la mar, navalmente, se precisará del marino o la lógica no existe ¿Que cualquiera puede ejercer la guerra marítima con una breve instrucción? Indudablemente, como cualquiera puede ejercer la terrestre o la aérea o levantar un edificio. Claro que según esta teoría sobran las especializaciones técnicas, las carreras, los oficios y las profesiones. Sin garantías de rendimiento, sin idoneidad, sin responsabilidad pueden desarrollarse todas las actividades humanas simultáneamente y sin la preparación requerida, ya que no puede admitirse que el ejercicio de una actividad pueda constituir un privilegio reservado a determinado número de seres.

No quiero repetir las consideraciones hechas anteriormente a propósito de la Aviación auxiliar del Ejército. Ilógico sería que disponiendo el Estado de personal marítimo, educado en la mar por él, requiriese a personal hecho en otro ambiente, diferente, hasta antagónico, para la acción naval. No son cotos cerrados, no son privilegios ni susceptibilidades, es diferenciación lógica, especialización definida. Tan ilógico es una escuadrilla de hidroaviones en la Aviación militar como de aviones terrestres en la naval.

En la necesidad de operar continua y únicamente sobre la mar, nace la necesidad del hidroavión y del avión marino (de tren lanzable, fuselaje estanco, bolsas de aire, flotadores extremo-alaes, depósitos de desagüe rápido, mayor superficie de sustentación y radio de acción que sus sinónimos terrestres, etc. Ejemplo, los aviones marinos Levasseur del portaaviones *Bearn*) por las razones de seguridad comprensibles.

En la Armada Aérea. — La misión de la Armada Aérea no puede ser el cumplimiento de objetivos terrestres militares ni navales, ya que su misión y la única justificación de su existencia, es llevar la acción ofensiva adonde no puede concurrir el Ejército ni la Marina. O sea, que para justificar la necesidad de la Armada Aérea hay que probar que fuera del alcance de aquéllos existen objetivos que se pueden alcanzar por algún medio y cuya acción sobre ellos constituiría un factor importante o decisivo en la solución de la guerra. En mi trabajo sobre Defensa Nacional que publica la *Revista de Marina*, creo demostrar cumplidamente esta necesidad y la manera práctica de alcanzar la solución del problema de su creación. Si comprobamos que la acción aérea precisada ha de ser ejercida pre eminentemente en la mar o en el campo de batalla militar, queda desautorizada automáticamente la idea del ejército aéreo; todo se reduciría a incrementar en la debida proporción la Aviación auxiliar cuya influencia fuese preponderante en los objetivos de la defensa nacional.

Dice el capitán Martínez Merino: «Tan vital nos parece en nuestro porvenir este punto de la defensa de España, que si para garantizar la defensa del archipiélago (Balear) fuese necesario, preferible sería invertir en esta empresa todo el presupuesto de Aviación, aun cuando nada más pudiera hacerse aeronáuticamente». Más tarde establece como misión de esta poderosa Aviación Balear la que se deduce de «ya que no será nuestro caso hacer un convoy semejante y si puede serlo impedir que lo hagan otros y más probablemente imposibilitar que escuadras o transportes de tropas protegidos puedan llegar impunemente a nuestras costas o islas.»

En resumidas cuentas se aboga por una gran Aviación Balear, desatendiendo incluso toda la que no sea ésta, y se asignan a esta Aviación objetivos esencial, única y específicamente marinos: el ataque a las flotas y convoyes enemigos y la defensa de costas, o sea que, en definitiva, se defiende el incremento lógico de la Aviación naval en razón a las fronteras navales tan extensas e importantes que poseemos. No hay duda, no se pide Armada Aérea para operar sobre el interior de un país enemigo: se reconoce la importancia de la acción naval y se pide el incremento de fuerzas específicamente navales, sin posible equivocación marítimas.

Reconozco la importancia de este apremio, reconozco que la defensa de las Baleares es de salvaguardia de nuestra neutralidad, reconozco el suicida desconocimiento de la importancia de la acción naval en nuestra seguridad. Pero esenciales motivos de delicadeza me han impedido en mi aludido trabajo sobre Defensa Nacional señalar esta importancia y esta necesidad que podría, por un espíritu suspicaz o malintencionado, atribuirse a mezquino interés personal o no menos ponderable de corporación, cuando en mi defensa de la Armada Aérea que en él hago no obedezco más que a móviles más altos. Pero dada la voz de alarma, acudo en defensa de una realidad incontrovertible a fijar los términos exactos en que se desplaza la cuestión.

Se presenta el caso italiano como refuerzo de opinión; desde luego no me niego a estudiar este caso.

En Italia existe, como sabemos, Armada Aérea propiamente dicha, o sea de ofensa lejana (dice en la página 72 de la Organización de la Aviación en Italia: «Los aeropuertos para la ofensa lejana, o sea los que han de repararse a la Armada Aérea...»). Aviación de cooperación con el regío Ejército, Aviación de cooperación de la regia Marina y aviación colonial.

En la Armada Aérea no tienen más que personal exclusivamente aéreo, ya que no han de cooperar a la acción terrestre ni naval, sino sólo emplearse en misiones de ofensa lejana específicamente aéreas. En las Aviaciones de cooperación emplean como observadores a militares y marinos, convencidos que la respectiva exploración y observación táctica o estratégica nadie más que éstos la pueden ejercer eficientemente. Esta transacción es de notar ya que, intransigentemente aéreos, se conceptuaban los aviadores suficientes en todos los campos. El error de esa antigua teoría es hacer prevalecer el medio (el aire), sobre la finalidad objetiva (militar o naval). No se crea que atribuyo capaces de error a técnicos y estrategas ita-

lianos atribuyéndome la infalibilidad, pero creo firmemente que reconocida la insuficiencia del personal exclusivamente aéreo en las misiones de cooperación, han acudido a su remedio parcial, no haciéndolo totalmente, como se ha hecho en Francia, por la ilimitada fe que tienen en el golpe de ariete de su masa aérea conjunta durante el período de movilización, sacrificando la perfecta eficiencia de las Aviaciones auxiliares a la de la masa aérea. Otra transacción digna de notarse es que admitida la necesidad del personal de tierra y mar en la exploración y observación parecían aquí detenidas las concesiones y, sin embargo, se ha creado posteriormente la hidroaviación torpedera y ésta se ha asignado a la cooperación naval lo mismo que la Aviación embarcada; queda, pues, un solo orden independiente del mando directo del Ministerio de Marina, aunque controlado por él, que es la Aviación de caza, indudablemente la que puede ser más fácilmente unificable (prescindiendo de su colaboración con el avión marino torpedero, a la que equivocadamente o no pueden dar importancia en Italia).

Ahora bien: efectivamente, en la Armada Aérea se sostienen secciones de hidroaviación y aun hago notar un punto más: En esta hidroaviación no se lleva personal marítimo alguno. ¿Qué razón puede ser ésta? Sencillamente, que esa hidroaviación no está destinada al combate naval, «sino a las misiones específicas de la Armada Aérea, o sea el bombardeo del interior del país enemigo», alcanzando estos objetivos por vías aeronavales, que es por lo que el avión clásico de la Armada Aérea se transforma en avión capaz de navegar en el aire sobre el mar con ciertas garantías de seguridad. Pero entiéndase bien, no se precinizan hidros de Armada Aérea para combate naval (misión de la Marina y su Aviación), sino hidros para el seguro traslado al país enemigo donde han de desarrollar sus misiones aéreas de bombardeo. Son sus objetivos los grandes centros demográficos e industriales de la costa y las bases navales y aeronavales enemigas.

Una conocida personalidad italiana, aludiendo al supuesto táctico de septiembre del 31, hizo notar que en el bombardeo de la Spezzia por las fuerzas del Sur, éste fué llevado a cabo eficientemente por las escuadrillas de cooperación de la Marina, mientras que alguna de la Armada Aérea desaprovechó e incluso no bombardeó por deficiente recalada. Es esto un dato sobre la eficiencia del personal ajeno al mar, a pesar de no pedírsele más que una buena navegación marítima.

El capitán Merino señala la proporción elevada de hidros en la Aviación italiana, pero no señala la proporción exacta de hidros en la Armada Aérea propiamente dicha, cifra que hubiese resultado enormemente inferior, ya que en la proporción dada engloba todos los hidros de la Aviación de la regia Marina. Para dar idea de la proporción existente entre ambas hidroaviaciones mencionaré los aerodromos respectivos. De la Marina: Venecia, Tarento, Augusta, Munjiano, Livorno, Elmas y Nisida. De la Armada Aérea: Brindisi, Pola y Lero. En el de Cadimare posee la Armada Aérea dos escuadrillas de *Savoia 55* de bombardeo a distancia y una de igual tipo habilitada para torpedeo de la Marina.

Francia. — En este país, a mi modesto juicio más eficiente y serenamente organizada la Aviación que en Italia en todos sus órdenes (construcción, líneas aéreas, Aviación comercial, etc.), todos los hidros sin excepción ninguna son de la Marina y por ella dotados según el Decreto de diciembre de 1932. Por este Decreto se asignan a la Marina definitivamente la Aviación embarcada y la Aviación de defensa de costas (Bases costeras) y se pone bajo su jurisdicción, mientras otras necesidades no la reclamen, la Aviación de caza terrestre de defensa de Bases y poblaciones costeras.

Para abreviar suprimiré comentarios reduciéndome a copiar Decretos, que demuestran incuestionablemente que la acción naval se reserva, en buen principio de lógica, a la Marina. «Apenas creada la Aeronáutica marítima en 1914 se desarrolló en el curso de la guerra, bajo la imperiosa necesidad de asegurar el libre tránsito de nuestros convoyes de aprovisionamiento.» «Sobre la mar como sobre tierra, la Aeronáutica estaba destinada a desempeñar un papel preponderante; al lado del cañón y el torpedo, la Aviación, arma de potencia ofensiva notable, permitía a nuestras fuerzas navales asegurar nuestras comunicaciones marítimas y la defensa de nuestras costas garantizando la inviolabilidad de nuestro territorio contra las incursiones viniendo de la mar.»

El programa de agosto de 1920 define los siguientes objetivos de la Aviación naval:

- 1.º Defensa aérea de las aguas territoriales y las Bases:
 - a) Contra el enemigo flotante (submarinos y navíos de superficie).
 - b) Contra el enemigo aéreo.
- 2.º Ataque aéreo de bases enemigas.
- 3.º Exploración aérea de alta mar.
- 4.º Concurso aéreo a la acción de las fuerzas navales (reconocimiento, reglaje del tiro, bombardeo, torpedeo y caza).
- 5.º Concurso aéreo a las baterías costeras (reglaje del tiro).

En Octubre del 1922 se definen las siguientes misiones para la Aviación de fuerzas navales:

- 1.º Exploración estratégica.
- 2.º Observación del campo de batalla con el avión de a bordo.
- 3.º Reglaje del tiro por el mismo.
- 4.º Caza de aviones enemigos.

El Decreto de 3 de agosto de 1928 fundando el Ministerio del Aire fijaba las siguientes misiones marítimas:

La Marina queda siempre responsable de la defensa del litoral contra toda incursión de las fuerzas marítimas enemigas y contra los ataques aéreos. Como elementos desligados del Ministerio del Aire se le asignan bajo el directo control del ministro de Marina, la Aviación embarcada. El resto de la Aviación quedaba bajo la inspección del Ministerio del Aire, pero constituyendo siempre la Aviación marítima y a las órdenes directas del Ministerio de Marina. Esto ha sido reformado como veremos. Como fuerzas de Armada Aérea se creaba la reserva general de Aviación con un programa a realizar de 30 escuadrillas terrestres, 18 de bombardeo diurno y 12 de nocturno, no constituí-

das en su totalidad actualmente y únicas fuerzas de Armada Aérea.

Se señalan para la Aviación marítima o hidroaviación:

1.º Misiones de información.

a) Exploración de alta mar — de la posición de buques enemigos para transmitirla a las fuerzas navales amigas y organizaciones defensivas costeras.

b) Descubierta de submarinos y escuadrillas de Aviación ofensiva para conducir las al ataque de buques enemigos.

c) Seguridad de fuerzas navales, convoyes mercantes. Atacando a los submarinos, señalando las minas y explorando para la señalación de fuerzas enemigas.

d) Reconocimiento fotográfico de bases enemigas.

e) Reglaje de tiro de buques y baterías costeras.

2.º Misiones de combate.

a) Aviación de caza.

b) Aviación de bombardeo (contra objetivos terrestres y marítimos).

c) Aviación torpedera (contra enemigo flotante en alta mar o fondeado).

3.º Aviación embarcada.

El personal de la Aviación naval era marítimo, existente anteriormente a la constitución del Ministerio del Aire. Se le ponía en el trance de elegir entre la Marina, el pasado donde se educaron y formaron, y la Aviación, su nueva actividad. Se preveía para el futuro un origen único del aire, para la hidroaviación. Este estado de cosas ha durado cuatro años, no podía perdurar; el último Decreto conjunto del Ministerio del Aire y Marina viene a solucionar este estado ilógico de intransigencia. Los apasionamientos, como todas las violencias, pueden triunfar un momento, un período más o menos largo; finalmente sólo triunfa la razón, la utilidad, ya que la lógica y el tiempo son grandes aliados. Actualmente se prevé un origen único para la hidroaviación, la Marina, y una finalidad úni-

ca, la de la Marina. El Ministerio del Aire sigue con la inspección técnicoaérea de las fuerzas aeronavales; la Marina de Guerra pone su personal y emplea la Aviación marítima en sus fines específicamente navales, inspeccionando su empleo táctico. La Armada Aérea (Reserva general) se alberga en Le Bourget-Dugny. No posee ningún hidro.

Inglaterra. — La Royal Air Force comprende:

1.º La Home Defence Force, que es realmente la Armada Aérea británica, compuesta de unidades de Aviación. Se divide en:

a) Fighting Area (Caza antiaérea).

b) Western Bombing Area (gran bombardeo).

c) L'Air Defence Group (reserva auxiliar, gran bombardeo)... 648 aviones.

2.º Inland Area (Aviación militar o del Ejército)... 138 aviones.

3.º Coastal Area (Aviación naval o de la Marina)... 162 hidros.

4.º Aeronáutica de Ultramar... 468 aviones.

Son misiones de la Coastal Area la cooperación con la flota y la defensa de costas y líneas navales de comunicación.

Una vez convenientemente aclaradas las misiones de la Aviación naval (no trato de recordar las organizaciones de los países que, como Japón, Estados Unidos, etc., tienen su Aviación naval desligada de la militar, ya que en estos casos no cabe el menor confusiónismo), he de sentar que mis convicciones no me conducen a creer que la Aviación naval y militar han de ser exclusiva y esencialmente Marina y Ejército, sino que su rendimiento queda condicionado a una hábil ponderación de su interés aéreo y militar o naval, para lo que preconizo la unificación de la dirección y el control aéreo y la inspección respectiva en la parte táctica por los Ministerios de Ejército y Marina. Para que las Aviaciones auxiliares sean eficientes, ante todo tie-



El Blackburn «Ripon» III. A, con motor Napier «Lion» que equipa cinco unidades torpederas de la Fleet Air Arm británica.

nen que ser aéreas, estar impregnadas de espíritu aéreo, estar organizadas aéreamente por un ente específica y únicamente aéreo (Ministerio o Subsecretaría, Dirección o Comisaría del Aire) y después ser empleadas e instruidas en íntima unión con sus armas de superficie hasta llegar a una perfecta fusión, siendo sólo así capaces de actuar aéreamente con eficiencia, en misiones terrestres y navales.

Una Aviación auxiliar, muy bien organizada como tal Aviación y desligada de su arma de superficie, es una espada sin brazo que la maneje.

Una Aviación militar o naval regida por organizaciones terrestres o navales, sin carácter y espíritu aéreo, sólo es

una fuerza de tierra o mar a la que impensadamente le han brotado unas alas de las que no sabe servirse.

Creo en definitiva que el capitán Martínez Merino obra a impulso de generalizaciones. Aviador y militar de corazón y marino de afición, extiende su conocimiento de la mar, generalizándolo, con el entusiasmo de quien sobre ella ha vivido largos años, prestigiando el hidroavión con un hábil manejo y una experiencia reconocida.

Sólo he tratado de aclarar unos puntos que me parecían mal deslindados, y ruego al capitán Merino disculpe si ha habido alguna viveza en la réplica que nunca puede excluir la cordialidad hacia un compañero en las armas y al lector la extensión que no quise dar a este escrito.

Precisando algunos conceptos

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G. LONGORIA

Comandante de Aviación

EN el brillante artículo que antecede, con que el teniente de navío D. Antonio Alvarez Ossorio contesta a los publicados en esta REVISTA DE AERONÁUTICA por el capitán de Aviación D. Manuel Martínez Merino, aparecen una serie de conceptos sobre el empleo de la Aviación, que tienen suma importancia desde el punto de vista doctrinal, y además presentan el atractivo de una gran oportunidad, puesto que la Aviación Nacional se encuentra ante la inminencia de una completa reorganización. Ello me induce a coger la pluma con ánimo de precisar algunos extremos, a mi juicio equivocadamente enfocados en dicho artículo, porque estimo, como el teniente de navío Alvarez Ossorio, que todos estamos obligados en estos momentos a colaborar, con nuestros conocimientos y buena voluntad, en la delicada labor de forjar nuestra Aviación futura; sin que mi intervención signifique, como es natural, una intromisión en la polémica iniciada sobre las apreciaciones expuestas por el capitán Merino en sus artículos, sino únicamente el propósito de precisar, dentro de la mayor cordialidad, algunos juicios del teniente de navío Alvarez Ossorio, acerca de la acción aérea, en los que encuentro cierto confusionismo que conviene esclarecer.

Ante todo debo declarar que estoy completamente de acuerdo con las conclusiones que establece al final de su artículo. Hay que sentar de una vez para siempre, como él lo hace, que: «Para que las Aviaciones auxiliares sean eficientes, ante todo tienen que ser aéreas, estar impregnadas de espíritu aéreo, estar organizadas aéreamente por un ente específica y únicamente aéreo (ministerio o subsecretaría, dirección o comisaría del Aire) y después ser empleadas e instruidas en íntima unión con sus armas de superficie hasta llegar a una perfecta fusión, siendo sólo así capaces de actuar aéreamente con eficiencia, en misiones terrestres y navales.

»Una Aviación auxiliar muy bien organizada como tal Aviación y desligada de su arma de superficie, es una espada sin brazo que la maneje.

»Una Aviación militar o naval regida por organizaciones terrestres o navales, sin carácter o espíritu aéreo, sólo es una fuerza de tierra o mar a la que impensadamente le han brotado unas alas de las que no sabe servirse.»

He copiado literalmente los anteriores párrafos del artículo que trato de comentar, porque exponen de modo insuperable algunos principios de la más sana doctrina aérea; principios que es de desear imperen en la organización que se prepara, en beneficio de la idea común que todos debemos perseguir, que no es otra que dotar a España de la Aviación Nacional que necesita.

Podemos, pues, establecer que las Aviaciones de cooperación tienen que cumplir dos condiciones principales:

1.^a Estar animadas de un carácter, un espíritu y una organización eminentemente aéreos, que les permitan obtener el máximo rendimiento de sus medios de acción.

2.^a Mantener un enlace perfecto con las fuerzas de superficie para que su actuación aérea tenga la máxima eficacia en relación con las necesidades de estas fuerzas.

Veamos ahora la mejor manera de cumplir ambas condiciones.

Para conseguir que una colectividad cualquiera esté animada de un espíritu particular que la identifique en absoluto con la misión que se le encomienda, no existe otro sistema que la formación de su personal desde muy joven en el ambiente a que se dedica, y esta es la norma seguida en todas las ramas de la vida humana, y especialmente en las organizaciones guerreras.

La Aviación exige más que ninguna otra esta especialización, a causa de su técnica peculiar y, sobre todo, por actuar en un medio que no sólo no es habitual al hombre, sino que en muchos aspectos es incluso contrario a la naturaleza humana. La emoción del vuelo, los rápidos cambios de altitud, el frío intenso de las grandes alturas, el ruido ensordecedor de los motores y los efectos de las altas velocidades, son otras tantas causas de trastornos orgánicos que hay que vencer a fuerza de entusiasmo, de