

Hidroaviación no es Aviación Naval

Por MANUEL MARTÍNEZ MERINO

Capitán de Aviación

NO podía esperar que mis anteriores artículos merecieran el honor de una polémica para la que reconozco no estar suficientemente documentado. No es, pues, mi ánimo entablarla, y si hoy contesto al artículo del teniente de navío Sr. Alvarez Ossorio, publicado en el último número de esta REVISTA, es sólo por considerarme obligado ante las alusiones tan directas a mi modesta firma.

Cumplidamente contestado en lo esencial por el comandante Sr. F. Longoria, solamente me resta aclarar los puntos que hayan podido quedar oscuros, por lo que a mis escritos se refiere.

Tengo, en primer lugar, que aclarar una duda del teniente de navío Alvarez Ossorio. Dice no haber logrado enterarse de si lo que deseo es una poderosa hidroaviación dentro de la Aviación militar o dentro de la Armada Aérea, y no me choca la confusión. Yo tampoco entiendo claro, qué es una Aviación naval dentro de la Aviación militar, y todo ello no es sino resultado de emplear palabras viejas para designar ideas nuevas.

Si, para concretar, damos a Aviación militar el sentido de Aviación de guerra, dentro de esa Aviación es donde yo pretendía hacer notar la necesidad de los hidros en muchas misiones. Para nada me ocupaba de la manera de reclutar el personal que había de tripularlos; este problema no me interesaba tanto como la necesidad de que esta importante faceta de nuestra defensa nacional quedase debidamente atendida. Yo generalizaba y el tenien-

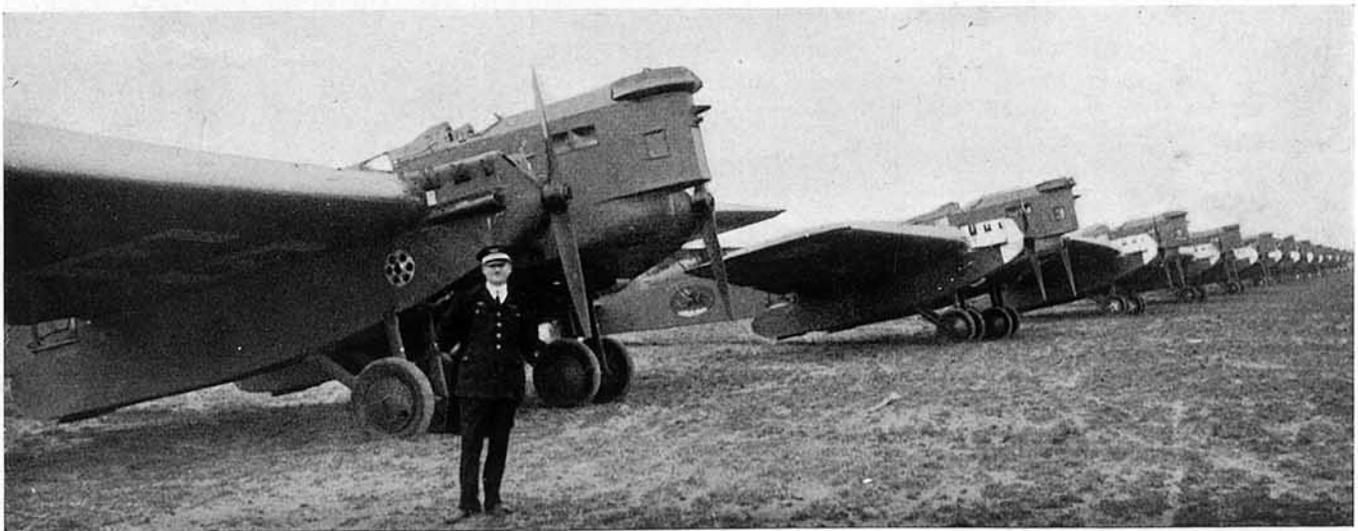
te de navío Alvarez Ossorio busca, al parecer, el detalle de organización.

Pero después de escritos aquellos artículos ha habido algo que permite hablar de una manera más concreta de cuestión tan transcendental. Este algo ha sido la publicación de un Decreto por el que se crea en España la Dirección General de Aeronáutica, y en el que, felizmente, se empieza la reorganización de nuestra Aviación. Y lo que el citado teniente de navío no entendió, por la falta de precisión que forzosamente habían de tener unas ideas que se referían a una organización inexistente, hoy podemos referirlo, si no a una organización completa, a jalones firmes de ella.

En el mencionado Decreto se crean unas fuerzas aéreas constituidas por la Armada Aérea, la Aviación de la defensa aérea y las Aviaciones de cooperación con el Ejército y la Marina.

Cuando en mis razonamientos hablaba de una Flota Aérea, de una Armada Aérea o de una Aviación independiente, me refería, hipotéticamente, a la necesidad de la creación de lo que ya oficialmente se llama Armada Aérea; así pretendía aclararlo al decir que ésta nada tendría que ver con las Aviaciones de cooperación con el Ejército y la Marina. Y era en esta Armada Aérea donde, en primer lugar, creía debía guardarse la proporcionalidad de hidros defendida, y a esta Armada adonde pensaba debía pertenecer la Escuadra aérea que, por llamarla de algún modo,

MANIOBRAS DEL EJÉRCITO DEL AIRE FRANCÉS, EN METZ



Un grupo de aviones Blériot 127, bimotores Hispano Suiza de 500 cv., que ha tomado parte en las recientes maniobras aéreas de Metz. Llevan a proa una torreta con dos ametralladoras gemelas, y otras dos torretas idénticas a popa de las barquillas laterales que soportan los motores. En el fuselaje central existe, además, un puesto para bombardeo, fotografía y T. S. H. Todos estos emplazamientos se comunican entre sí por teléfono. La velocidad máxima de estos aeroplanos es de 221 kilómetros por hora.

llamaba del Mediterráneo, por estar su acción orientada a la guerra en este mar (sin que su existencia excluyese, claro es, el empleo en las costas y en la mar de las demás Aviaciones de cooperación), y en la que, decíamos, la mayor parte debían ser hidros.

No será posible encontrar en mis artículos un solo sitio en donde diga que los hidros han de ser del Ejército, que es lo que parece la mayor preocupación del repetido compañero; sí encontrará donde diga que la Armada Aérea (constítuyala quien la constituya) precisará una gran cantidad de hidroaviones, por necesitar para llevar a cabo gran parte de sus misiones, permanecer muchas horas volando sobre el mar, y por todas las razones que hoy no vamos a repetir; y que, en general, la Aviación militar (hemos quedado en que esto sólo significa Aviación de guerra) necesitará en muchos cometidos esta modalidad del avión, sin que su empleo esté únicamente reservado a la Aviación de cooperación con la Marina.

Al hablar de *nuestra* flota aérea, de la proporción que en *nuestra* Aviación deben tener los hidros, etc., me refería a la Aviación del país, a la Aviación Nacional, y no a la del Ejército, como torcidamente se interpretó. Hablaba de una Aviación futura, y es vivir unos años atrás empeñarse en dar siempre a la Aviación un *apellido*, y no concebirla si no es unida a Ejército o a Marina. La Aviación ya es mayor de edad; puede y debe vivir sola, y aquello que quede debajo de su elemento sólo debe preocuparle como cosa circunstancial. Un día puede ser tierra, otro agua y al siguiente hielo. En cada caso empleará el material más conveniente; a eso se reducirá todo.

En el artículo que comentamos, se sienta al principio, como cosa incuestionable, que la Aviación naval debe operar sobre el mar y la Aviación del Ejército sobre tierra. Recalcando más la idea, se agrega que la mar debe ser para los marinos y la tierra para el Ejército. Si hubiésemos de admitir aquel *axioma*, ¿para qué seguir? Sobrarían todos los razonamientos posteriores.

Pero lo que no nos dice el articulista es lo que hay que hacer con el aire. En ese reparto tan simplista, ¿a quién le ha tocado este elemento? ¿En dónde debe operar la Aviación que no sea naval ni del Ejército? ¿La Aviación que sólo sea Aviación, y que constituirá en todas partes el núcleo principal de la futuras fuerzas aéreas?

Que «para combatir sobre la mar es preciso ser marino, o la lógica no existe», podía llevarnos a suponer también que para combatir (desde el aire) sobre montañas es preciso ser alpinista, o la lógica tampoco existe. Extender un poco este razonamiento nos llevaría a divisiones insospechadas de la Aviación.

No es ilógico pedir una política de hidros dentro de nuestra Aviación, ni puede ser esta clase de aparato de uso exclusivo de la Marina. Deslindados ya los campos y reducida la que llamábamos Aviación naval a su verdadero cometido, la cooperación con la Marina, ¿quién sino la Armada Aérea ha de tener los hidros de gran radio de acción y gran capacidad de carga? Serán las misiones a llenar, las que diferencien una Aviación de cooperación naval de una de cooperación de Ejército o de la Armada Aérea, pero no el material de que dispongan, que a veces

podrá ser y hasta deberá ser el mismo. No puede ser ilógico que en cualquier Aviación se emplee el hidro, como no puede serlo el que en muchos casos (portaaviones, por ejemplo) empleen ruedas los marinos. Sostener lo contrario es, por lo menos, de una intransigencia inaceptable.

Hablando de Italia, concede el teniente de navío Alvarez Ossorio que sean necesarias secciones de hidroaviación dentro de la Armada Aérea, pero sólo para las misiones específicas de esta Armada, o sea para 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 — continúa — «no se preconizan 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».

Pues esto, justamente, era lo que yo pedía en primer lugar: Una Armada Aérea dotada en esta forma. Me satisface mucho que coincidamos en punto tan esencial como es éste del material a emplear, pero no podemos estar de acuerdo en la misión única que asigna a esta Armada Aérea.

En el citado artículo hay demasiada tendencia a que predomine lo doctrinal (sobre todo a que queden a salvo lo que se considera fueros de la Marina), olvidando la realidad nacional; y esta realidad es que, además de los cometidos clásicos como tal Armada Aérea, la nuestra tendrá no sólo los de ataque a escuadras y transportes lejos de nuestras costas, sino casi todos los objetivos que doctrinalmente pudieran corresponder a una Escuadra naval, pero que nosotros no podríamos conseguir con la nuestra por insuficiente, siendo precisamente una de las grandes ventajas de la Armada Aérea el poder suplir, con economía, la obligada impotencia de aquélla, y llenar así un importante vacío en nuestra presencia internacional.

La apreciación de que la Armada Aérea sólo puede servir para operar en el interior del país enemigo y no en la mar, porque esto es misión de la Aviación de cooperación con la Marina, sólo puede ser hija de un rasgo de celos o de susceptibilidad profesional de marino. La Armada Aérea, como masa potente de Aviación, se empleará allí donde el alto mando lo crea preciso. Utilizará hidros o terrestres o ambos juntos si es necesario, según aconsejen las circunstancias; pero de ninguna manera puede estar limitado su empleo ni el material que adopte, por las *jurisdicciones* de Ejército o Marina. Así lo han entendido los principales países, incluso recientemente Francia, a quien cita como modelo de Aviación eficiente y serenamente organizada. Hidros de la Armada Aérea italiana «en los que no se lleva personal marítimo alguno» tomaron parte en las maniobras aeronavales de Italia en agosto del año pasado.

Los ataques a costas, puertos y bases enemigas, convoyes, escuadras, etc., haciendo largas travesías sobre el mar, no son operaciones de «cooperación» con la Escuadra naval, ya que ella generalmente no intervendrá (aun-

que no hubiese más razones, por la rapidez con que se llevarán a cabo los ataques), y mal se puede cooperar con quien no asiste a la acción. Estas no pueden llamarse acciones navales; son acciones exclusivamente aéreas.

La destrucción de una escuadra en la mar, es un objetivo tan esencialmente aéreo, como naval sea el destruir por bombardeo desde los barcos una base o plaza marítima. Para nada le importa al avión que la escuadra esté en el agua, como no le importa al barco que la base esté en tierra. Está bajo su alcance y la destruye. Objetivos de unos y otros es todo lo que pueden atacar con ventaja.

Por eso, cuando al hablar de la defensa de las Baleares pedía Aviación capaz de atacar a flotas y convoyes enemigos y de defender las costas, no «reconocía la importancia de la acción naval y pedía el incremento de fuerzas específicamente navales, sin posible equivocación marítimas», como he leído con asombro; pedía hidros o aviones capaces de aquellos cometidos, fuerzas específicamente de aviación, *sin posible equivocación, del aire*; y agradezco al estimado compañero que me dé ocasión de repetirlo.

Entre las misiones que el Sr. Ossorio cree «incuestionablemente» que deben ser objetivos de la Aviación naval, están el reglaje del tiro de las baterías de costa y la defensa del litoral contra los ataques aéreos. ¡A tales extremos puede llevar la intransigencia en jurisdicciones profesionales!

La defensa de las costas, encomendada a la Artillería del Ejército, es natural, y es además imprescindible para la necesaria unidad de mando, que esté prolongada dentro del mar por la Aviación de cooperación con el Ejército. Ella será quien haga el reglaje de su tiro, quien le descubra y localice sus objetivos y quien le ayude a su destrucción, que es el espíritu del citado Decreto al fijar los elementos aéreos que han de componer esta clase de Aviación para la defensa de las plazas marítimas. Los hidros de reconocimiento son el material indicado para estas misiones y el empleado por las Aviaciones de todo el mundo, sin que sea la Aviación naval la que desempeñe estos cometidos en países tan fundamentalmente marítimos como Inglaterra, por ejemplo.

Para rechazar el que la Armada Aérea pueda operar en la mar, intenta demostrar que con un incremento en la Aviación de cooperación con la Marina quedarían cumplidos todos los objetivos que pudieran necesitar el empleo de hidros. Prosperando tal idea, si adonde no puede llegar la Marina llega su Aviación de cooperación convenientemente aumentada, donde no pueda llegar el Ejército podrá llegar también su Aviación de cooperación, con el mismo aumento. Así no necesitaríamos una Armada Aérea..., pero crearíamos dos.

La Armada Aérea es el complejo de medios de Aviación destinados a cumplir misiones de guerra a las cuales ni el Ejército ni la Marina pueden contribuir. La ofensa que se pueda llevar al enemigo, allá donde no pueda llegar la acción de los ejércitos terrestres y marítimos (y las razones de no poder llegar éstos allá, pueden ser muy variadas), puede resultar útil tanto al Ejército como a la Marina. Pero precisamente porque pueden resultar útiles al

uno y a la otra, son medios que no pueden ser puestos a disposición del uno o de la otra, aunque sólo sea por no dividirlos. *Ni se diga que el Ejército adoptará para el bombardeo aparatos capaces de aterrizar y la Marina aparatos capaces de amarar: para bombardear un puerto enemigo se puede partir de tierra, como se puede partir de la mar para bombardear una ciudad del interior.*

Estas ideas (excepto el paréntesis, claro es), son copias literalmente de Douhet, pero parecen hechas para contestar al teniente de navío Alvarez Ossorio.

Que el origen de que todo el que vuela hidros sea de la Marina, además de las razones en contra expuestas, tiene un grave inconveniente: La Armada no está en condiciones de desprenderse de la cantidad de personal joven que sería necesaria para este nuevo cometido. Imponer aquel origen obligaría a hacer nuevos oficiales de Marina, que estudiarían como carrera durante años una difícil ciencia que no habían de practicar, y sólo como aficionados durante algunos meses lo que habían de hacer toda su vida. El teniente de navío Alvarez Ossorio está, mejor que nadie, en condiciones de reconocer sinceramente que para tener dentro de la Aviación la especialidad de hidros, no es necesario, ni mucho menos, todo lo que de las cosas de mar estudió en la Escuela naval. Más fácil ha de ser a un oficial de Aviación, formado en una Academia o Escuela de Aviación, hacer un curso de aquella especialidad, que se reducirá a ampliar conocimientos que tendrá de su Escuela, que a un marino hacer la de Aviación, cuando ésta no sea cosa de *aficionados*, sino carrera que ha de abarcar conocimientos muy complejos, que no se pueden adquirir en uno o dos años. Hay que llegar al *cadete aviador*, que será el que nutra todas las Aviaciones, y el único que llegue a jefe sin el peso muerto que desgraciadamente llevaremos siempre todos los demás, pensando sin querer en nuestro origen.

Antes de terminar deseo precisar un extremo que el teniente de navío Alvarez Ossorio me rectifica, y es la proporcionalidad de hidros que yo citaba dentro de la Armada Aérea italiana. Mis datos están tomados de esta misma REVISTA (número 3, junio 1932), y en la organización italiana que publica podrá ver que dentro de la Armada Aérea (fuerzas aéreas independientes) figuran los regimientos que yo copiaba, los cuales dan una proporción del 44 por 100, aproximadamente, de hidros en la Aviación independiente de bombardeo y reconocimiento, que es lo que yo aseguraba, sin englobar los hidros de las fuerzas auxiliares de la Marina — como afirma —, y prescindiendo de la Aviación de caza, por no interesarnos, ya que lo que se buscaba era poner de manifiesto la proporcionalidad que parecía necesaria dentro de nuestros aparatos de bombardeo y reconocimiento.

Sólo ha sido mi intento tratar de decir más claras las cosas que, al parecer, no expresé bien, y no quisiera que esto quedase con el agrio sabor de una polémica. Creo que, muy lejos de distanciarnos, este intercambio de ideas, que gracias a esta REVISTA DE AERONÁUTICA, ha sido a presencia de nuestros compañeros, nos habrá unido más en nuestra aspiración común: poner nuestros conocimientos, pobres por mi parte, al servicio de la defensa nacional.