

de mayores necesidades marítimas —, deberían ser 4,17 escuadrillas, y tenemos cinco.

Pero, además, existe la circunstancia de que, mientras no se anuncia aumento alguno de unidades de «terrestres», hay contratados y en vías de entrega tres escuadrillas de aviones triple fin — bombardeo, torpederos y reconocimiento —, con doble tren —ruedas y flotadores—. También, aunque en período de adquisición más atrasado, algunos hidros —para nuestros cruceros tipo Washington, *Baleares* y *Canarias*—. La proporción existente hoy

— desproporción — aumentará con ello en bastante más de lo que aconseja el ejemplo de los países más cuidadosos de la defensa de sus costas y de su Aviación de cooperación naval.

¿Que las características del material de vuelo y su equipado — la eficacia, en resumen — dejen algo que desear? Conforme. Se trata de un factor común a toda nuestra organización aérea. El corregirlo, no sería emprender una política de hidroaviación, sino rectificar una política de desidia.

## La organización de las fuerzas aéreas

Por LUIS MANZANEQUE FELTRER

Comandante de Aviación

NO son pocas las dificultades que encierran los problemas orgánicos en Aeronáutica; la falta de tradición y su incesante progreso, acentúan la inestabilidad de las soluciones que se propongan y vayan adoptándose, aunque no deben ser una causa de inhibición; antes al contrario, el estudio de ellas ha de ser continuo y la exposición frecuente para que en todo momento haya elementos de juicio de que echar mano para adaptarse a las necesidades orgánicas que la evolución del arma va creando.

La primera realidad que ha de tenerse en cuenta es la importancia y volumen de los elementos que necesita una unidad aérea. Son en tal cuantía, que si se pretendiera afectárselos haciendo que constituyan parte integrante de la unidad que forman las fuerzas aéreas, comprometerían gravemente su movilidad. A fin de evitarlo sin que ello dé lugar a la carencia de ninguno de los elementos que le son necesarios, se forman con ellos dos agrupaciones: una, con aquellos que les son más precisos por su mayor dependencia de los aviones y que tienen más fácil transporte, los cuales constituyen el escalón terrestre propio de la unidad; y otra, con aquellos más ligados al terreno y más embarazosos, que se hacen depender en tiempo de paz de la organización territorial de los aerodromos y en tiempo de guerra de los parques de campaña, como acertadamente figura en las plantillas aprobadas para 1933.

Orgánicamente la unidad fundamental de las fuerzas aéreas es la escuadra. Su composición ha de comprender: una plana mayor; un número de escuadrillas reunidas en grupos; armas de repetición para la defensa de su campo contra los ataques enemigos aéreos o terrestres más probables unos y otros según se trate de campaña contra ejércitos regulares o se realicen en territorios coloniales; elementos de protección contra gases e incendios para atenuar los efectos de los ataques enemigos y elementos de parque y repuestos que cubran las necesidades perentorias de todo el material de la escuadra; en fin, medios de transporte capaces de atender al desplazamiento de los elementos que se describen; todo lo que se agrupa en unidades que constituyen el escalón terrestre y roda-

do de la unidad. En cada aerodromo están también, bajo la dependencia del jefe de la escuadra: los elementos de alumbrado, transmisiones, repuestos, servicios sanitario y administrativo, aunque orgánicamente formen parte de las plantillas de los aerodromos o de los parques de campaña.

El volumen de todos estos elementos terrestres que necesitan las fuerzas aéreas y dependen del mando de la unidad, habrían de igualar en campaña al de las escuadrillas, aunque en tiempo de paz podría admitirse alguna disminución y dejarlo reducido hasta la mitad.

Esta apreciación hace ver la imposibilidad de acudir rígidamente al sistema ternario para la agrupación de escuadrillas en grupos y de éstos en escuadras; resultarían un total que en campaña equivaldría al de 18 compañías y en tiempo de paz al de 15, volumen inmanejable para el mando de una unidad en que la movilidad es tan apreciable característica. Se une a esto la necesidad de un fraccionamiento diverso, por la dificultad de encontrar en campaña campos para su estacionamiento reunido y muchas veces aun para grupos de tres escuadrillas; por otra parte, la diseminación es conveniente para dificultar los ataques enemigos y disminuir su eficacia, y en la Aviación de cooperación es además necesaria para acercar las escuadrillas a los puestos de mando de las unidades terrestres a que estén afectas.

Todas estas razones aconsejan que normalmente el número de escuadrillas que formen las escuadras sean seis, reunidas en dos o tres grupos, según lo exijan las necesidades de empleo o las conveniencias orgánicas. Las armas de repetición, los elementos de parque de protección y repuesto, así como los medios de transporte en la cuantía que lo permitan las disponibilidades económicas y basten a satisfacer las necesidades de tiempo de paz y constituir el esquema de las de tiempo de guerra, podrían agruparse en dos o tres unidades, organizadas en forma que pudieran fraccionarse para afectárselos a los grupos o escuadrillas cuando se destacasen a otros campos; en tiempo de guerra esas unidades, o por lo menos alguna de ellas, habrían de doblarse; hay que tener en cuenta que en campaña el nú-

mero de armas de repetición en cada campo no podrá bajar de seis, ni de doce el número de vehículos de cada escuadrilla.

Los otros elementos que deben estar afectos a los aerodromos o parques de campaña, habrían de estar organizados en tiempo de paz en una o dos compañías, según la importancia de los aerodromos, y hasta cuatro en campaña; pero de su detalle parece más adecuado tratar al estudiar los servicios o la organización territorial.

La determinación del número de aviones que debe componer una escuadrilla es otro punto de especial interés. En él hay que distinguir el número de equipos, que será diferente según sea el valor militar de los aviones, y el número de éstos que deberán tener como reserva inmediata.

En los aviones monoplazas, biplazas y triplazas (defensa aérea y cooperación), el número de equipos más generalmente admitido es nueve, que se suelen dividir en tres secciones o patrullas de tres aviones; en los hidros de exploración y bombardeo de la defensa aérea el número suele ser seis, que pueden dividirse en dos secciones de tres o en tres patrullas de dos; por último, para los aviones de Armada Aérea se admite hasta ahora que los equipos sean los correspondientes a tres aviones, cifras que encontramos muy ponderadas y a las que no hay nada nuevo que objetar. Respecto a los aviones de reserva de las escuadrillas, necesarios para mantener en vuelo los equipos a pesar del desgaste inevitable del material, su número se hace oscilar entre  $\frac{1}{3}$  y  $\frac{1}{2}$  del tripulado por los equipos.

Reconocemos la importancia de este material de respeto al pie de las escuadrillas para mantener su eficacia, y en tiempo de guerra hay que aceptar sin vacilación alguna la proporción de  $\frac{1}{2}$ ; pero en tiempo de paz las consideraciones de orden económico, que han de presidir siempre la organización, unidas al menor desgaste que entonces se sufre y a la conveniencia, donde tanto valor tiene la calidad del material, de reducir en lo posible el número de aviones que han de resultar anticuados o ser dados de baja sin entrar en campaña, hace que sólo pueda admitirse como posible, a pesar de las protestas previsibles de los jefes de unidad, la proporción de  $\frac{1}{3}$  sobre el número de aviones equipados; con lo cual las escuadrillas tendrían 12 aviones en cooperación y caza, ocho en los hidros de la defensa aérea y cuatro en la Armada Aérea. A este número de aviones de las escuadrillas hay que añadir los correspondientes a las planas mayores de los grupos y escuadras.

En tiempos de paz las escuadrillas de cooperación hay que agruparlas en escuadras con objeto de homogeneizar la instrucción y tener preparados los mandos de los grupos y escuadras para afectarlos a los cuarteles generales de las Grandes Unidades. Las escuadrillas de la Defensa Aérea, caza e hidros de exploración y bombardeo, teniendo en cuenta las posibilidades de nuestro presupuesto y la necesidad primordial de que su estacionamiento responda a las necesidades del despliegue estratégico y a la conveniencia de que su material sea el mínimo para que no quede anticuado, no es de presumir que puedan pasar

de grupos homogéneos, en cada zona antiaeronáutica en las que ha de estar dividido el territorio, y que unidas a las unidades terrestres de la D. C. A. formen agrupaciones mixtas y constituyan los esquemas de la organización antiaeronáutica. Por último, en la Armada Aérea, la unidad de empleo la constituye una brigada formada por una escuadra de gran bombardeo y otra de acompañamiento, lo cual motivará esa agrupación.

Los Estados Mayores de las fuerzas aéreas deberán estar constituidos con sencillez para hacer más rápida su función; podrían organizarse en dos secciones: la primera tendría a su cargo lo que se relaciona con la preparación y ejecución de misiones de la guerra aérea; la segunda lo que se relaciona con la defensa terrestre, el abastecimiento y reposición de elementos y, en general, cuanto significa enlace con la retaguardia y servicio de tierra; cada sección tendría los negociados que se estimara oportuno, a los cuales se les podría dar correlación con las secciones de los Estados Mayores del Ejército. En el de la Armada Aérea, el personal será navegante en su mayor parte y habrá algunos oficiales de los pertenecientes a los servicios; en el de antiaeronáutica habrá de haber también oficiales de Artillería; por último, en el de cooperación podría haber también algún oficial de Estado Mayor, igual que los aviadores que figuran en los Estados Mayores de las Grandes Unidades, y accidentalmente algunos oficiales de enlace de las otras Armas.

Las planas mayores de las escuadras han de estar inspiradas en las anteriores ideas; por eso no nos ocupamos antes de ellas. Las misiones análogas a las asignadas a la primera sección deben estar encomendadas a un teniente coronel que, en tiempo de paz, debe ser segundo jefe de la escuadra, auxiliado por dos jefes de escuadrilla pertenecientes al personal navegante; las correspondientes a la segunda sección deben desempeñarlas un jefe de grupo y los jefes de escuadrilla necesarios para el mando de las unidades que formen el escalón terrestre, todos éstos habrían de pertenecer a la escala de los servicios de tierra; en tiempo de guerra, al aumentar el volumen de estas unidades, el teniente coronel tomaría su mando directo y sería sustituido en las misiones que antes se le asignaban por un jefe de grupo. Cuando las escuadras se fraccionen, sus jefes dispondrán los elementos de plana mayor que hayan de afectárseles y la forma en que habrían de estar organizados.

## II CONCURSO DE PATRULLAS MILITARES

ORGANIZADO POR

### REVISTA DE AERONÁUTICA

Como ya hemos anunciado, el II Concurso de Patrullas Militares se celebrará del 1 al 3 del próximo mes de junio. El recorrido anunciado de la primera etapa de esta prueba ha quedado modificado en la forma siguiente:

Madrid-Sevilla. . . . .	387 kms.
Sevilla-Granada-Los Alcázares . . . . .	470 »
Los Alcázares-Castellón-Tarragona-Barcelona.	517 »

Total de la primera etapa. . . . . 1.374 kms.