

Organización de una Aviación de guerra

Por LUIS MANZANEQUE FELTRER

Comandante de Aviación

(De nuestro Concurso de Artículos)

UN estudio razonado con una exposición detallada de lo que debiera ser la organización de una Aviación de guerra, constituiría materia sobrado abundante para un artículo; para abarcar su conjunto hay que extremar la concisión; redactarlo sin pensar en un caso concreto sería sumamente difícil. por la inexcusable dependencia que habrán de tener las disposiciones que se adoptasen con el problema militar a cuya solución pudieran contribuir en armonía con las otras fuerzas armadas, la política que hubiera de regirlas y la potencialidad económica del país cuya integridad hubiera de asegurar. El propósito de que fuera de aplicación general para cualquier país, sería pretencioso y resultaría insuficiente si se limitara a eso y no se dedujera cómo habría de aplicarse en nuestro caso.

En período de creación la Aeronáutica, hay que tener siempre presente la necesidad de esclarecer el tema para facilitar su comprensión por todos los elementos que pueden contribuir a formar el ambiente necesario para adelantar en la marcha tantas veces interrumpida; para ello se impone recapitular como antecedentes algunas ideas, que son postulados para nosotros, pero cuyo espíritu ha encontrado escasa permeabilidad fuera de los profesionales y ha de constituir el fundamento del esquema que se diseñe.

CARACTERÍSTICAS. — Éstas, tantas veces repetidas por los aviadores, son: la *universalidad de empleo*, que la permite por la continuidad del medio en que se mueve desarrollar su acción sobre tierras y mares contra toda clase de objetivos (terrestres, navales y aéreos); *libertad de acción*, que la permite, sin necesidad de vencer — por la imposibilidad de interceptarlas —, realizar sus operaciones, y ejercer, aunque tenga inferioridad de fuerzas, una *acción directa* sobre el país enemigo, para atacar sus resistencias morales y materiales donde son más sensibles, más vulnerables, menos disciplinadas, y con menor capacidad de resistencia, y la *movilidad*, que con el radio de acción y velocidad que hoy poseen los aviones, les permite acudir con rapidez incomparable al frente donde fuera necesaria su acción. Les falta, en cambio, *conti-*

nuidad de acción y capacidad de ocupar, deficiencias que han de suplir las otras fuerzas armadas.

Las características que poseen, les conceden insuperable aptitud para la ofensiva, por la rapidez con que pueden concentrarse y amplitud para elegir la dirección de ataque; las que les faltan, les priva en cambio de aptitud para la defensiva. Tácticamente, las fuerzas aéreas no pueden tener otra modalidad de acción que la ofensiva; estratégicamente pueden operar ofensiva y defensivamente, con mayor rendimiento en la primera modalidad y menor en la segunda, que las obligará a repartirse sobre los objetivos que se intente defender. Principios que no se deben olvidar al delimitar los cometidos que se asignen a las fuerzas armadas.

EL DOMINIO DEL AIRE. — No lo poseerá inicialmente la Armada Aérea más poderosa, como sucede en el mar; tendrá que luchar para conquistarlo, y no lo conseguirá sin llegar a la destrucción de todas las organizaciones terrestres en que se apoyen las fuerzas enemigas (aerodromos, parques, depósitos, fábricas, etc.); entretanto, la *libertad de acción* permitirá a las Armadas Aéreas inferiores, rehuyendo el encuentro con sus similares, realizar un plan de destrucciones sobre el territorio enemigo, que pusiera tan alto precio a la victoria, que hiciera desistir a las grandes potencias militares de sus propósitos de agresión contra las naciones que contaran con una Armada Aérea eficaz, condición inestimable para las naciones que no son primeras potencias militares.

FINES QUE HA DE CUMPLIR UNA ORGANIZACIÓN. — Digamos que el primero debe ser asegurar la *instrucción, entrenamiento y cohesión* del personal; el segundo, mantener la *alta calidad del material*; el tercero se refiere al *dispositivo* que encuadre al personal y material, que ha de tener: *eficacia, flexibilidad o elasticidad*, para adaptarse rápidamente a la situación militar que presente el conflicto, y ser fácilmente reforzado sin trastocar la organización; *economía*, para conseguirlo todo con la menor cantidad posible de recursos.

PRINCIPIOS EN QUE HA DE BASARSE. — Para cumplir los fines antes enunciados, será necesario atender los siguientes

tes principios, cuyo conjunto ha de estar presidido por el de la *economía de fuerzas* en su más amplia acepción. Este exigirá, en primer término, la reunión de toda la Aviación en un solo Centro, tan discutida por sus componentes (disimulando antagonismos particulares), tan aceptada ya por los Gobiernos en todos los países y decretada en el nuestro, por lo cual no es pertinente entretenerse en argumentarla.

La instrucción del personal requerirá que sea *continua, progresiva y comprobada*, y el entrenamiento y cohesión, sólo se conseguirá con una gran actividad y constancia de las unidades en los ejercicios, lo cual exigirá que la dotación de material esté completa, y que el personal sea joven, vigoroso y estable en las unidades.

Para mantener la alta cualidad del material en cualquier circunstancia, será necesario establecer la *continuidad* de las construcciones, y la *nacionalización* de la industria, estableciendo un *programa anual* de construcciones, cuyo encargo se garantice a la industria nacional para la realización de sus métodos.

Respecto al dispositivo, habrá de presentar durante el tiempo de paz la mayor *analogía* posible con el de tiempo de guerra, con el fin de hacer rápida y fácil la transición; y para hacer frente a las primeras eventualidades del conflicto, que indudablemente serán aéreas, las unidades habrán de estar situadas normalmente, con arreglo a sus características, en los emplazamientos que resulten más adecuados, para obtener de ellas el mejor rendimiento en cualquier instante; por último, su composición ha de estar ponderada, en armonía con las necesidades del problema militar y las posibilidades industriales del país, para hacer rápido el paso de pie de paz al de guerra.

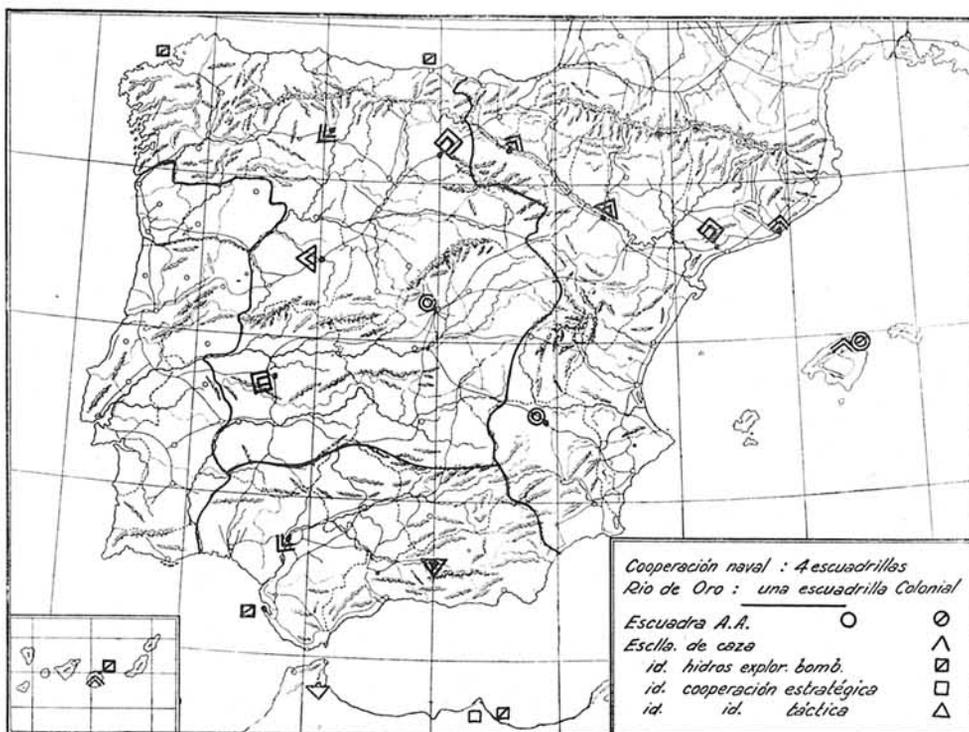
EL ESQUEMA

MISIONES Y CLASIFICACIÓN DE LAS FUERZAS AÉREAS. — La Aeronáutica es el arma destinada a realizar la guerra aérea y este fin lo consigue combatiendo en el aire y atacando

la superficie. De los conceptos expuestos por el general italiano Douhet, se deduce que la misión esencial de la Aeronáutica sería impedir la guerra, haciendo que la victoria fuese tan onerosa que no hubiera nación capaz de afrontar la prueba; según él, habría que dedicar a la Aeronáutica la fracción más importante de los recursos destinados a la defensa e invertir toda esa cifra en unidades capaces de realizar esa acción (Armada Aérea). Pero sea que la mentalidad de los profesionales no esté adaptada a la consideración de ese propósito «abortivo» y sólo especulan sobre los medios y métodos más eficaces para vencer *en la lucha*, o sea alarma ante un desplazamiento inevitable de los recursos absorbidos hasta ahora por las fuerzas que ellos manejan, esta doctrina encuentra en todas las naciones fuerte resistencia en los altos centros mi-

litares que, asesores de los Gobiernos, tienen tanta influencia en la política militar que siguen los pueblos.

Se trata de un aspecto polémico que no sería hoy aceptado en una propuesta de organización, y aun dándole la debida importancia a ese empeño, hay que abarcar el cuadro completo de las misiones que hoy admiten esos centros para las fuerzas aéreas.



Esquema del despliegue de un programa completo de Aviación.

Son éstas: ofensivas o de represalia sobre el territorio enemigo, atacando objetivos políticos, demográficos, económicos, navales y militares, para quebrantar rápidamente el conjunto de sus energías materiales y morales y entorpecer desde el principio la dirección, movilización y concentración de todos los elementos que han de entrar en acción; defensivos para oponerse a los ataques recíprocos del enemigo, y de cooperación con las fuerzas de superficie (Ejército y Marina) para facilitar y ampliar su acción, proporcionándoles información sobre el enemigo, medios de corrección del tiro de artillería y batiendo los objetivos que les interesa sobre el campo de batalla o en su zona de acción estratégica.

Para cumplir esas misiones se dividen en tres núcleos constituidos por unidades cuyos aviones tienen características diferentes. Las misiones ofensivas o de represalia las ejecuta la A. A., que es el conjunto de fuerzas aé-

reas que tiene por misión la ejecución de la guerra en aquellas zonas adonde no alcanza la acción de los ejércitos ni de las escuadras; su característica esencial es la capacidad de carga, que le permite reunir: los elementos ofensivos necesarios para la acción contra la superficie y armamento para batir a los aéreos enemigos que la ataquen o intenten oponerse a su misión, teniendo en cuenta que aunque la acción sobre la superficie sea su cometido más importante, el elemento principal para conseguirlo será el armamento de que disponga para combatir en el aire; radio de acción suficiente para alcanzar los objetivos; por último, necesitan también alto techo para disminuir la eficacia del fuego de la artillería antiaérea; consta de dos tipos: uno de gran bombardeo y otro de acompañamiento para reforzar el armamento de la formación y desempeñar misiones de exploración, flanqueo y neutralización de la Antiaeronáutica enemiga; cuando sean hidros, porque hayan de operar preferentemente sobre el mar, esto último será menos necesario y en todo caso podrían utilizarse los hidros de la D. A.

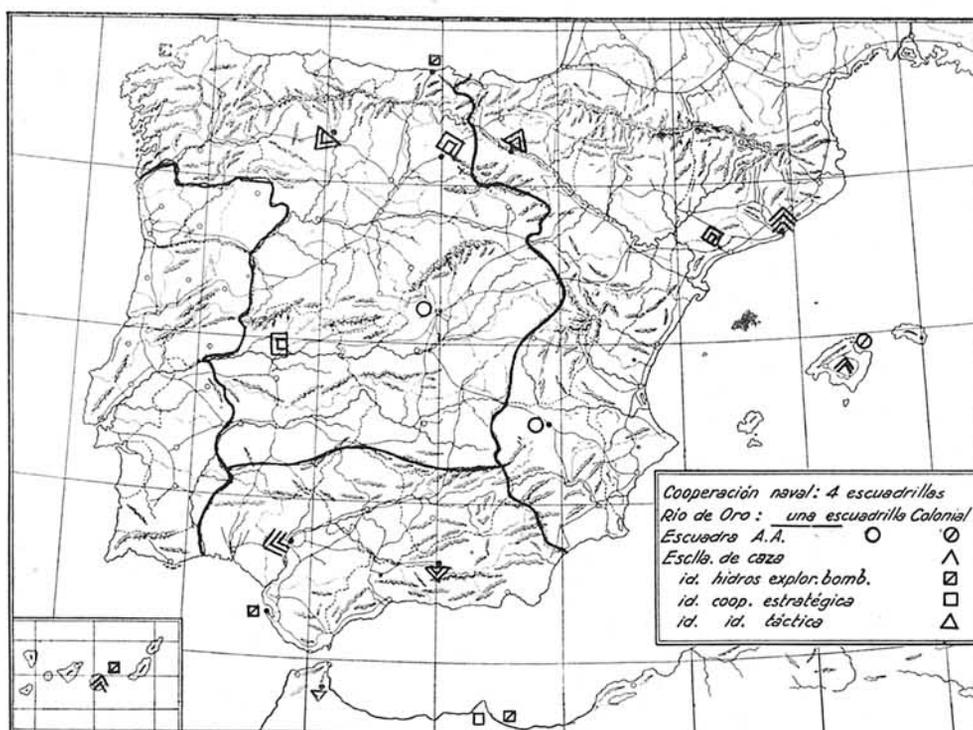
Las misiones defensivas las desempeñan los aviones de la defensa aérea (D. A.), constituida principalmente por aviones de caza en los que habrá que poner en primer término su manejabilidad y velocidad, completados en las zonas próximas al litoral, por hidros que puedan suplir las deficiencias de la red de acecho en el mar y atacar las unidades navales que sirvan de base o apoyo a los aviones enemigos; todos los cuales, en unión de otros elementos terrestres, constituyen la defensa contra aeronaves (D. C. A.).

El tercer núcleo lo constituye la Aviación de cooperación con el Ejército y la Marina, destinada a desempeñar aquellas misiones que las fuerzas de superficie tienen necesidad de realizar con medios aéreos, y sus características hay interés en aproximarlas a las de los aviones de A. A. y D. A., que son los realmente capacitados para la guerra aérea: los destinados principalmente a misiones sobre el campo de batalla, están afectos a las grandes unidades tácticas (Cuerpos de Ejército o Grupos de Di-

visiones y grandes masas artilleras) y sus características se acercan a los de caza (cooperación táctica); los destinados principalmente a misiones en la zona de acción estratégica de los ejércitos, se afectan a las grandes unidades estratégicas (Ejércitos y Grupos de Ejércitos) y sus características se acercan a las de los aviones de A. A., dándole predominio a la velocidad (cooperación estratégica). Los de cooperación con la Marina propone el teniente de navío Álvarez Ossorio, y parece acertado, que sean de exploración y bombardeo, torpedeo y combate, debiendo sus tipos asemejarse lo más posible a los antes descritos que sean más similares.

ORGANIZACIÓN DE LAS UNIDADES. — Las fuerzas aéreas se agrupan en escuadrillas, grupos de escuadrillas, escuadras, brigadas y divisiones. Estos últimos órdenes de

unidades sólo se emplean para la A. A., según la importancia de los efectivos que la compongan; la caza, la cooperación estratégica y la cooperación naval se detienen en escalones inferiores, y aun menos, la cooperación táctica y los hidros de la D. A. Las escuadrillas pueden dividirse en secciones y patrullas. Las escuadras y grupos de escuadrillas tie-



Esquema del despliegue de un programa mínimo de Aviación.

nen sus planas mayores, siendo conveniente que formen patrullas.

El número de equipos que forman la escuadrilla varía, procurándose que tengan una capacidad de empleo equivalente: en caza conviene que sean 15 para formar secciones de cinco o patrullas de tres; en cooperación con ejército y torpederos, parece adecuado que sean nueve; en los hidros de exploración y bombardeo y coloniales, basta que sean seis; en los aviones de acompañamiento de A. A. pueden ser 6-3, y en los grandes aviones de A. A. sólo tres.

El número de aviones tiene que incrementarse en 1/3 en tiempo de paz y 1/2 en tiempo de guerra, para sustituir los aviones que frecuentemente se hallan en pequeña reparación.

Además de los aviones con su equipo, las unidades aéreas necesitan una compleja serie de elementos para

mantener su actividad: un servicio de seguridad para sus campos de estacionamiento, constituido por armas de repetición y elementos de protección contra gases e incendios para defenderse y atenuar los efectos de los ataques enemigos; una dotación de elementos de transmisiones, iluminación, parque, repuesto y suministros para atender a las necesidades del material, que para no entorpecer la movilidad de las fuerzas aéreas, se afectan en tiempo de paz a los aerodromos y en tiempo de guerra a los parques de campaña; por último, elementos de transporte con autonomía y capacidad para su servicio durante los estacionamientos y desplazamientos. La administración de las unidades debe estar afecta a la organización territorial de los aerodromos, para no entorpecer tampoco la movilidad de las unidades.

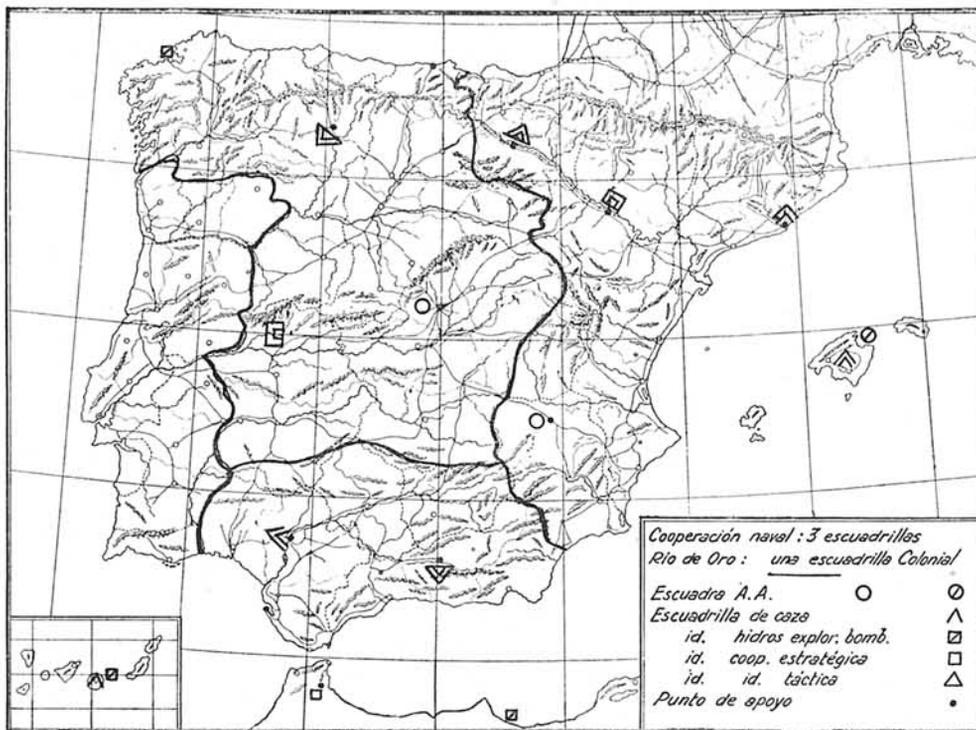
El conjunto de los elementos antes descritos, se agrupa en diversos escalones: el 1.º lo constituye el escalón de combate formado por los aviones completamente equipados y aquellos elementos *estrictos*, necesarios indispensablemente para el funcionamiento *exclusivo* de la unidad; el 2.º es el escalón de transporte aéreo que hace falta para el desplazamiento de

esos elementos terrestres, necesarios en cuantía y plazos de tiempo diversos para las diferentes especialidades, según la frecuencia y rapidez exigida a sus desplazamientos, por cuya razón, y obedeciendo al principio de la economía, habría de atender a diversas unidades, siendo transitoriamente puesto a disposición de una de ellas; este escalón se organiza con material civil requisado; el 3.º lo constituye el escalón rodado, compuesto por elementos de transporte para completar el escalón anterior y para proveer de los elementos de seguridad, transmisiones, iluminación, los abastecimientos ordinarios de las unidades en sus campos de trabajo, así como elementos de taller y repuestos para las pequeñas reparaciones necesarias, constituyendo los parques de campaña que en tiempo de paz carecen de personal; el 4.º lo constituyen las instalaciones fijas: aerodromos, almacenes, depósitos y talleres necesarios para reparaciones de mayor

cuantía; afectos a los aerodromos debe haber en tiempo de paz, el material rodado preciso para las necesidades de la instrucción de las unidades en tiempo de paz. Por último, es necesario un establecimiento central que sirva de enlace entre los escalones anteriores y la organización industrial civil que surta a la Aeronáutica.

SERVICIOS. — Hemos diseñado lo que deben ser las unidades y los escalones del Servicio de Mantenimiento del material; estudiemos ahora cómo debe estar organizado éste y los otros que son necesarios. Empecemos por distinguir los *servicios* de las *fuerzas*: éstas, se utilizan para fines esencialmente tácticos y estratégicos, son las que ejecutan actos de guerra directos contra el enemigo hasta llegar al combate; los servicios son los elementos dispuestos — material y personal — para *auxiliar o mantener* a las

fuerzas y no hacen acto de guerra más que indirectamente; no son más que los *proveedores o auxiliares técnicos* de los que combaten; estos dos caracteres genéricos deben servir para agruparlos evitando la atomización. En las unidades hay funciones que son servicios y en algunas armas existe esa duplicidad claramente definida pero sin des-



Esquema del despliegue de un programa inaplazable de Aviación.

virtuar la misión principal. El Servicio de Material — proveedor — debe formar un conjunto con un mando que comprenda tres departamentos: talleres, parques y transportes, en los que se atiende a todo el material de las unidades (aviones, armamento y equipo) y de los otros servicios; además debe contar con una escuadrilla de experimentación que compruebe las servidumbres tácticas de los aviones, siguiendo para ello las directrices marcadas por el Estado Mayor. Hay además otros servicios que son *auxiliares* de las fuerzas, algunos en íntima confusión con ellas, que tienen un carácter análogo a los desempeñados por las tropas de Ingenieros en el Ejército, como son: fotografía, meteorología, transmisiones, iluminación, etc., que deben constituir secciones de un mismo servicio con un mando adyacente del anterior y con las ramificaciones necesarias en las unidades y aerodromos, que podría llamarse Servicio de Información, Transmisio-

nes e Iluminación. En fin, hay otros servicios de carácter central, como el Técnico, y algunos que no son específicos de Aeronáutica, como el de Obras, Sanitario y Administrativo, que tienen una relación menos directa con las fuerzas aéreas y que ha de utilizar incluso la Aviación civil, por cuya razón no los tratamos aquí.

RED DE AERODROMOS. — Ha de estar íntimamente ligada con el despliegue de las unidades y con las necesidades del escalonamiento de los parques del Servicio del Material. Los aerodromos-cuarteles de tiempo de paz, deben tener el carácter de campos de trabajo de segunda línea y *bases de apoyo* para otros más avanzados; los de unidades de caza y cooperación táctica (por la proximidad de características), deben elegirse para proteger los principales objetivos o agrupación de ellos, cuando existan, contra los ataques aéreos enemigos; los de cooperación estratégica, deben situarse en los emplazamientos más ventajosos para barrear las líneas terrestres de invasión; los hidros de la D. A., en los puntos más favorables para la eficaz vigilancia de las costas; la cooperación naval concentrada en las inmediaciones de la Base naval que haya de servir probablemente de base de operaciones a la escuadra, utilizando los otros aerodromos cuando lo exijan los desplazamientos de la escuadra; en fin, la A. A. debe mantenerse lo menos fraccionada posible, en aquellos aerodromos más alejados de las fronteras, para tenerla a salvo de un golpe de mano del enemigo en los primeros momentos, mientras la red de acecho no haya adquirido su plena eficacia.

Hay que revisar el concepto y la utilidad de las actuales Bases aéreas: la indudable acción enemiga, antes no prevista por la falta de radio de acción de los aviones, exige la diseminación de sus elementos, separando los almacenes y talleres de los depósitos de combustibles y municiones; además hay que tener en cuenta que las necesidades de las unidades requerirán que, tanto unos como otros, tengan que estar más próximos, y, por consiguiente, ser más numerosos que las Bases navales, en las que indudablemente se inspiraron, porque la autonomía de los aviones es mucho menor que la de los buques, que llega a diez mil millas, y será fácil conseguirlo, porque no exigen condiciones tan particulares como aquéllas, difíciles de encontrar muchas veces en grandes extensiones de costa; es decir, que a un país que tenga 3-4 Bases navales, no le bastan otras tantas para satisfacer sus necesidades aéreas; se necesitan más puntos de apoyo, de tres a cinco en cada una de las fronteras, claro que todos ellos de mucha menor importancia y todos juntos con un coste mucho menor que el de las Bases navales. Los depósitos de municiones y combustibles deben estar independientes y más alejados de las fronteras, en las inmediaciones de los nudos de comunicaciones, éstos últimos servidos por la Campsa, según las directrices del Estado Mayor del Aire.

EL MATERIAL. — Teniendo en cuenta su escasa vida, de seis a ocho años, habrá que proceder ininterrumpidamente a su renovación en una forma escalonada, haciendo que el programa anual establecido comprenda de la sexta a la octava parte de la composición total que se fije para las fuerzas aéreas, sustituyendo así el material de las unida-

des que deba ser dado de baja; paralelamente a ese programa y para que el material no resulte anticuado para las series que se construyan pasados unos cuantos años, habrá que establecer un *programa de prototipos* que permita durante el plazo de tiempo fijado para la renovación de la flota modernizarlo por lo menos una vez, haciendo que las características de las series de cada uno de los tipos se mejoren por lo menos cada tres o cuatro años. El principio de la economía exigirá que se reduzca todo lo posible el número de tipos de aviones y la gama de motores que ha de producir la inevitable especialización del material para cumplir adecuadamente la variedad de misiones asignadas.

La industria tendrá que tener la capacidad necesaria para la construcción de ese programa y elasticidad suficiente para intensificar su producción desde el momento en que se perciba la tensión de relaciones, para completar el número de unidades y de aviones de cada unidad que se tenga previsto para pasar al pie de guerra. La nacionalización del material será imprescindible para las construcciones del programa anual, así como la de los combustibles y grasas; esto último factible, utilizando las posibilidades que ofrece la moderna química del carbón para el aprovechamiento de los yacimientos nacionales de lignito, propósito que justifica la existencia del monopolio y debería constituir el fin principal que tuviera asignado; la nacionalización de los prototipos sería más costosa y más difícil, pero también menos necesaria.

EL PERSONAL. — Las condiciones indudablemente duras de la guerra aérea, exigirá condiciones excepcionales del personal, que no se podrá pretender que reúna si se alarga o se hace frecuente su permanencia en los destinos sedentarios. Esto obligará a que los destinos ajenos a las unidades sean en el número más reducido posible, creando una situación del personal para desempeñarlos en la que se aprovechen los servicios del que pierda ese temple exageradísimo para el vuelo. Respecto a las tripulaciones, teniendo en cuenta que siempre tendrán que ser lo más reducidas posible y la probabilidad de que se produzcan bajas en los combates que no deben entorpecer la misión y no pueden en el momento ser sustituidas, habrán de tener multiplicidad de aptitud, debiendo todos poseer alguna especialidad además de poder manejar las armas de a bordo; por consideraciones de régimen interior convendría que fueran clases.

Para la formación del personal será necesario: una Academia para la oficialidad, una Escuela para los especialistas, una Escuela táctica y otra de pilotaje superior. La estabilidad del personal en las unidades y la continuidad de la instrucción en ellas, capacitará al personal sobradamente para el acertado empleo de las unidades elementales; pero para los mandos superiores será necesario modernizar y ampliar sus conocimientos, haciéndolos pasar por una Escuela de Guerra en el empleo de comandantes, en la que, mediante pruebas, adquirieran aptitud para el ascenso a esas categorías.

EL MANDO. — El ideal sería que el mando se ejerciera sobre unidades homogéneas y próximas, pero lo probable es que la mayor parte de las veces no se reúnan estas dos

circunstancias, y desde luego, el despliegue no se podrá sacrificar a esa pretensión; cuando las fuerzas aéreas no sean numerosas, se estará obligado a distanciar los grupos, y en algunas especialidades incluso las escuadrillas; sólo en la A. A. será inexcusable y posible su reunión en escuadras y se les podrá asignar sus mandos tácticos correspondientes y los de las unidades superiores en que se agrupen. Para las otras fuerzas (D. A. y cooperación con el Ejército), se impondrá reunir bajo un mismo mando la agrupación de todas las unidades que guarnezcan una zona — la cooperación naval habrá de estar afecta en todo momento al mando de la Escuadra —, y esos mandos tendrán también bajo su dependencia directa las mayorías administrativas, los servicios establecidos en su zona, la red de acecho y la vigilancia y efectividad de las servidumbres aéreas que se establezcan en el territorio. Como complemento de ellos, habrá que organizar otros de categoría superior, con carácter de inspecciones, reuniendo en una las unidades de la D. A. y en otra las de cooperación del Ejército, con el fin de unificar en ellas la instrucción y su doctrina de empleo.

Mandos superiores no parecen indispensables; para la parte administrativa bastaría el organismo político de que dependieran, y para la doctrina de guerra y planes de operaciones y directrices de empleo, el órgano indicado sería el Estado Mayor del Aire.

LOS ESTADOS MAYORES. — La característica del mando es la *decisión*, pero para llegar a ella, cuando los efectivos crecen, necesita de un instrumento auxiliar que le prepare los elementos de juicio necesarios para adoptarla y cuide de las medidas y detalles necesarios para su ejecución.

La asistencia al mando obedece al doble carácter de los dos aspectos del problema que se plantea: el *objeto* y el *sujeto*; el primero, con referencia al empleo de los medios puestos a su disposición; el segundo, con referencia a la eficacia de esos elementos. La primera la resuelve el Estado Mayor; la segunda, los mandos de los escalones sucesivos de las fuerzas y de los servicios. De la misión encomendada al Estado Mayor se deducen fácilmente dos consecuencias: 1.ª, que abarca por igual, en la esfera de su empleo, a todos los elementos que maneja el mando, fuerzas y servicios; 2.ª, que es necesaria a todos los mandos, guardando una correlación relativa según los escalones desde el Estado Mayor General hasta las Planas Mayores de las pequeñas unidades.

La organización de los Estados Mayores está basada en la concepción del general Thiebault, y data de la fecha de las guerras napoleónicas; según él, el mando tiene que saber, querer y poder; «saber» es tener los informes necesarios respecto a las fuerzas del enemigo: efectivos, material, moral, doctrina y situación; «querer» es combinar sus fuerzas y preparar la maniobra para imponer su voluntad al enemigo por medio de un plan de operaciones; «poder» es contar con los medios necesarios y mantenerlos con eficiencia para la consecución de los planes de campaña; no se trata de compartimientos estancos, pero sí lo suficientemente diferenciados para que den lugar a las tres secciones de que debe componerse un Estado Ma-

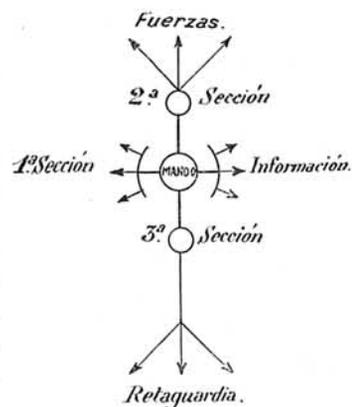
yor, y que según los tratadistas que se ocupan de estos temas deberían por siempre ser inalterables. La realidad no es esa, y en los Estados Mayores actuales se desdoblán sus secciones, sin duda por el volumen desigual que tendrían y llegan a tener cuatro y cinco.

A nuestro modo de ver, y teniendo en cuenta las necesidades de la Aeronáutica, el Estado Mayor Central, y en su día el del Mando Superior de las fuerzas aéreas, habría de dividirse — aparte de la Secretaría necesaria en todo organismo de esa categoría — en las tres secciones de la fórmula clásica, aun cuando los cometidos no fueran exactamente los mismos asignados en ella: la primera sería la de *información*, que tendría a su cargo las relaciones con los agregados de las Embajadas, el servicio secreto, la cifra, cartografía, fotografía, meteorología, transmisiones y todos aquellos medios de que ha de valerse la información; la segunda, doctrina de guerra, planes de *operaciones*, programas, características y organización de las fuerzas aéreas, movimientos e instrucción de las unidades; la tercera, reclutamiento, *movilización* y reservas de personal y material, abastecimientos, transportes, los otros servicios y, en general, todo lo relacionado con la retaguardia, como se indica en el esquema adjunto.

Hemos llevado a la segunda sección la organización de las fuerzas aéreas, porque es lo que constituye la base de lo que se ha definido antes como misión suya, y hemos incluido en la primera todos los medios que constituyen la información y las transmisiones, que son su vehículo preferente e inseparable de la red de acecho y servicio meteorológico, para darle mayor autonomía.

El Estado Mayor Central dicta las disposiciones para la organización y empleo de los servicios; los Estados Mayores subordinados los emplean y las Jefaturas de los servicios son las que mantienen su organización y eficiencia; por último, en las Planas Mayores se conserva esta proyección y aparece la necesidad de un oficial contador que desempeñe las funciones administrativas de las unidades en relación con las Mayorías regionales.

Pero al llegar a este punto hay que plantear la necesidad de que en campaña hubiera un Mando Supremo que concibiera la guerra integral, a quien incumbiera la dirección de la guerra en todos los teatros (terrestres, navales y aéreos) y el mando de todas las fuerzas movilizadas, el cual recibiría las directrices políticas del Gobierno en cuanto a los objetivos y fines de la guerra — no hay que olvidar la afirmación de Clausewitz, de que «el plan de operaciones es solamente una parte del plan de guerra» — y en él recaería la responsabilidad en cuanto a la conducción de la guerra. Este Mando Supremo tendría como subordinados los Mandos Superiores de las tres fuerzas



armadas, bien entendido, dada la estrecha colaboración que entre ellas debe haber en todas las operaciones de guerra, que en cada teatro el mando de todas las fuerzas (terrestres, navales y aéreas) a él destinadas, recaería en el jefe de las fuerzas principales: el Ejército, en los frentes terrestres; el naval, en las operaciones combinadas con la escuadra, y el aéreo, en la defensa de los ataques enemigos contra el interior del país.

Como antecedente de ese mando en tiempo de paz, se impondría reunir en uno solo los Estados Mayores Centrales de las tres fuerzas armadas. ¿Qué dependencia habría de tener? Si había de cumplir sus fines con eficacia, habría que arbitrar la fórmula para hacer que la continuidad de su doctrina no la perturbara la inestabilidad ministerial, y para remediar la situación que ha tenido en su país de origen y encuadrarlo dentro de la responsabilidad ministerial en el marco constitucional, no hay otra solución que la que dió D. Antonio Maura, haciéndolo depender de la Entidad Superior de la Defensa por intermedio del presidente del Consejo de Ministros, entidad constituida por el jefe del Estado, jefe y ex jefes del Gobierno, ministros de Estado, de la economía y fuerzas militares y una cuádruple representación del Estado Mayor General para marcar las directrices de la política militar. Esto sería más eficaz que un Ministerio de la Defensa Nacional, al que, por otra parte, nada tenemos que oponer y, desde luego, más imprescindible. Todo lo cual exigiría preparar personal para ello, organizando cursos donde adquirieran aptitud para el empleo de las tres fuerzas armadas los coroneles que en cursos anteriores (comandantes?) hubieran adquirido aptitud para el mando de general de las fuerzas a que pertenecieran.

APLICACIÓN

PROGRAMA Y DESPLIEGUE DE LAS FUERZAS AÉREAS. — Vamos a describir sucintamente la adaptación del esquema que antecede a las necesidades y posibilidades nacionales, sin razonarlo, ya que los fundamentos primeramente expuestos lo justifican cumplidamente, y atendiendo a esas posibilidades, estableceremos primeramente un *tope* armónico para las tres fuerzas armadas, con arreglo a sus características militares y a las necesidades de nuestro problema militar, dentro de la más pura ortodoxia y huyendo de cualquier extremismo. Este *tope* debería ser:

Ejército. — Cien regimientos, cien mil hombres.

Marina. — Cien buques, doscientas mil toneladas.

Aviación. — Mil aviones, un millón cv.

Dentro de esta limitación, acompañamos tres ejemplos de despliegue: uno completo, uno mínimo y otro inaplicable, en los que tuvieran ya representación todas las especialidades que hoy integran, y son principales en todas las Aviaciones de guerra, con lo cual se proporcionaría a las unidades existentes una utilidad de que hoy, *cojas*, carecen.

El primer ejemplo comprende: *Fuerzas aéreas* (1) en la Península, cuatro escuadras de A. A., con 150 aviones (50 de gran bombardeo y 100 de acompañamiento); 11 es-

cuadrillas de D. A., con 208 aviones, y 16 escuadrillas de cooperación, con 217 aviones; en total: 575 aviones, con 700.000 cv., y en *Ultramar* (1), dos escuadras de A. A., con 50 hidros; siete escuadrillas de D. A., con 116 aviones, y dos escuadrillas de cooperación, con 25 aviones; en total: 191 aviones, con 250.000 cv. Total fuerzas aéreas militares: 72 escuadrillas, 766 aviones y 950.000 cv. *Y fuerzas organizadas militarmente* (1), 18 escuadrillas para mandos, instrucción y experimentación, con 234 aviones y 65.000 cv. En total: 90 escuadrillas, 1.000 aviones, 1.015.000 cv. y 15.000 hombres. Para entrar en campaña, habría que crear la tercera escuadrilla de los grupos de cooperación con el Ejército y de caza; entonces se reunirían: 18 de ésta, nueve para el Ejército de operaciones y nueve para la D. A. del interior; aumentar una escuadrilla de caza y otra de hidros en cooperación naval, para formar una escuadra de tres grupos a dos escuadrillas, y otra de hidros para formar un grupo con la de Canarias.

En el segundo ejemplo, se han reducido a tres las escuadras de A. A., una de gran bombardeo, otra de acompañamiento y otra de hidros, con 100 aviones (25 aviones y 25 hidros de gran bombardeo, y 50 de acompañamiento); en la D. A. se han puesto a tres escuadrillas los grupos de Barcelona y Sevilla, y se han suprimido los grupos de León y Logroño, llevando a esos aerodromos los grupos de cooperación táctica de Salamanca y Zaragoza, que por su proximidad de características con los caza, podrían sustituirlos eficientemente, dando un total de 16 escuadrillas, con 274 aviones; se conservan las 18 escuadrillas de cooperación con el Ejército y Marina, llevando a Plasencia el grupo de Cáceres; sumando la Aviación de guerra: 52 escuadrillas, con 614 aviones y 645.000 cv. Las escuadrillas de mandos, instrucción y experimentación, se reducen a 14, con 184 aviones y 55.000 cv. En total: 66 escuadrillas, 800 aviones, 700.000 cv. y 12.000 hombres.

En el tercer ejemplo — bien se ve que es un programa incompleto — se suprime la escuadra de A. A. de gran bombardeo, y se desdobra en dos la de aviones de acompañamiento (que haría sus veces con menor radio de acción), por la conveniencia de reducir el número de aviones de esas características que forman una escuadrilla en la primera época de su manejo, quedando 25 hidros y 50 aviones; en la D. A. se suprime una escuadrilla de caza en Barcelona, Sevilla y Canarias y una de hidros en el Cantábrico y en Cádiz, quedando 11 escuadrillas, con 187 aviones; en cooperación se suprime una de torpederos, la de cooperación táctica de Tetuán, llevando a ese aerodromo la de Melilla y las dos escuadrillas del grupo de Reus, en donde no existe aerodromo, quedando 14 escuadrillas, con 189 aviones; entonces la Aviación de guerra sumaría: 43 escuadrillas, 451 aviones y 444.000 cv. Las fuerzas organizadas militarmente, se reducirían a 12 escuadrillas, 149 aviones y 44.000 cv. En total: 55 escuadrillas, 600 aviones, 490.000 cv. y 10.000 hombres.

(1) Son los epígrafes con que las designa el proyecto de Convención para la limitación de armamentos.

En cualquier caso, sería inexcusable tener habilitados campos en los emplazamientos indicados que no estuvieran guarnecidos por fuerzas aéreas y también en Valencia y Málaga; emplazamiento adecuado para la Academia de Aeronáutica, Alcázar de San Juan.

Los escalones de transporte aéreo se formarían con material requisado de las líneas civiles, e irían afectos en la proporción que se estimase, a los mandos de la A. A., D. A. y Cooperación. Habría que disponer de tres parques de Aeronáutica, cada uno para 6-9 escuadrillas (2-3 de cada especialidad), para la cooperación con el Ejército; un buque para la cooperación naval; dos parques para la A. A., y otro para la D. A. del interior, que podrían adquirirse según se fueran organizando las unidades, y no contarían con personal en tiempo de paz. Para las necesidades ordinarias que requiera la instrucción de las unidades, tendría que haber en los aerodromos y afecto a éstos el material rodado necesario.

Todos los aerodromos contarían con unidades de armas

de repetición, y debería haberlas también en Bilbao (sin formar unidad), a cargo de la Guardia civil o Carabineros; se han supuesto también grupos de artillería antiaérea y armas de repetición en las Bases navales (para proteger los arsenales y fondeaderos de la escuadra) y Madrid; en el segundo ejemplo, harían falta también en Zaragoza.

Para la división del territorio en Zonas, se ha tenido en cuenta que el problema aéreo es indivisible para las Baleares y Zona de Levante, Andalucía y Protectorado en Marruecos, y para Canarias y Río de Oro; y que son tres las fronteras terrestres (la tercera es Argelia y Marruecos) de donde pudiera partir una acción aérea enemiga.

El último ejemplo, bien se ve que es incompleto y circunstancial. En los otros dos, la diferencia principal es que se reducen el número de aerodromos que servirían de puntos de apoyo sobre las fronteras; la diferencia de efectivos es menor en la Aviación de cooperación, porque responde a necesidades definidas de las otras fuerzas arma-

TANTEO DE UNA PLANTILLA

	CUERPO DE AVIACIÓN						ESCALA DE TIERRA					Comtes. observ. (2)	Capits. observ. (2)	Plazas aéreas	TROPÁ		
	Gles. Brigada	Coroneles	T. Coroneles	Comandantes	Capitanes	Tenientes (1)	Pilotos (1)	Gles. Brigada	Coroneles	T. Coroneles	Comandantes					Capitanes	Tenientes (1)
7 escuadrillas coop. táctica.....	»	»	»	»	7	21	41	»	»	»	»	»	7	»	»	63	700
7 id. id. estratégica.....	»	»	»	»	7	21	42	»	»	»	»	»	7	»	»	124	700
P. M. de 6 grupos.....	»	»	»	6	6	6	»	»	»	»	»	6	0	»	»	»	300
P. M. de 1 grupo (Marruecos).....	»	»	»	1	1	1	»	»	»	1	»	1	1	1	»	»	20
Total.....	»	»	»	7	21	49	84	»	»	1	»	7	21	1	5	187	1.720
1 escuadrilla hidros (Coop. Naval).....	»	»	»	»	1	3	9	»	»	»	»	1	»	»	»	24	100
2 id. torpederos (Coop. Naval).....	»	»	»	1	3	7	12	»	»	»	»	1	4	»	»	30	200
1 id. combate (Coop. Naval).....	»	»	»	»	1	3	12	»	»	»	»	»	1	»	»	»	100
Plana Mayor.....	»	1	1	1	1	1	»	(3)	1	2	4	4	1	1	»	»	80
Total.....	»	1	1	2	6	14	33	»	»	1	2	5	10	1	1	60	480
D. A. 10 escuadrillas de caza.....	»	»	»	»	10	30	120	»	»	»	»	»	10	»	»	»	1.000
P. M. de 4 grupos.....	»	»	»	4	4	4	»	»	»	»	4	4	»	»	»	»	200
5 escuadrillas hidros y 1 colonial.....	»	»	»	»	6	1	54	»	»	»	»	»	6	»	1	144	600
P. M. de 2 grupos.....	»	»	»	2	2	2	»	»	»	»	2	2	(3)	2	»	»	100
Total.....	»	»	»	6	22	54	174	»	»	»	»	6	22	»	3	144	1.900
3 escuadras de Armada Aérea.....	»	3	3	6	21	60	100	»	»	»	3	6	6	»	»	440	2.100
Aerodromos: 35 compañías (4).....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	35	105	»	»	»	»	4.000
4 P. M. de Zona o agrupación.....	»	»	4	4	7	4	»	»	4	»	12	20	12	4	»	»	400
Inspecciones de la A. C. E. y de la D. A.....	»	»	2	2	2	2	»	2	»	»	3	2	6	2	»	»	200
E. M. de 1 Brigada de A. A.....	1	»	1	2	1	»	»	»	»	»	1	2	2	»	»	»	100
Estado Mayor del Aire.....	1	1	1	3	1	1	»	»	»	2	4	4	3	1	»	»	200
Ayudante S. E., Agregados (Ex. EE. MM. Insp. Civil).....	»	»	»	3	»	»	»	»	»	4	3	»	»	»	»	»	»
Servicio información, transmisión e iluminación.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	4	8	4	»	»	»	»
Servicio de material, transportes (Escuadrilla de experimentación).....	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	6	12	12	»	»	»	100
Escuelas (General, Especialistas, Táctica, Guerra aérea, Superior de pilotaje).....	»	1	3	5	11	12	24	»	»	1	3	3	6	»	»	»	800
Total.....	1	2	4	11	12	13	24	»	2	12	20	27	25	1	»	»	1.100
TOTAL GENERAL.....	2	6	15	41	92	196	415	2	6	15	41	110	209	9	9	831	12.000
TOTAL REUNIDO.....	4	12	30	81	202	405	1.246										

(1) Una tercera parte son de complemento. — (2) Pertenecen al Ejército o Marina. — (3) Pertenecen al Cuerpo General de la Marina. — (4) Una o dos en cada aeródromo, según su importancia.

das. En cualquier caso, habría que tener preparado un plan de movilización industrial, que permitiera, en breve tiempo, completar las unidades y el número de aviones de cada unidad fijados para el pie de guerra; esta cifra es mayor para los aviones de caza, por la conveniencia de contar con el mayor número posible del último modelo.

Incluimos un tanteo de plantilla del segundo ejemplo, que pudiera dar una idea del volumen del personal de las dos escalas de oficiales (el personal en vuelo sólo debe desempeñar los destinos de las unidades de vuelo, sección de operaciones de los Estados Mayores y clases tácticas), y de las plazas aéreas. Ese programa supone un presupuesto anual de 200 millones de pesetas, para *construir* y *renovar* el material en seis u ocho años, bien entendido que la cantidad necesaria para la adquisición de las nuevas

construcciones, ha de constituir *siempre* el primer renglón de un presupuesto de Aeronáutica; los prototipos se renovarían en la mitad del plazo. El programa completo ascendería a 250 millones, y el más reducido llegaría sólo a 150; incluido en todos ellos la debida consignación para la Aviación civil y servicios generales.

Anteponer el resurgimiento de la economía nacional: el fomento de sus fuentes de riqueza y la resolución de la crisis de trabajo existente, es obligado, «*primum vivere, poi armarse*», decía el general Douhet; lo que no se puede concebir es que se anteponga el sectarismo a la defensa nacional; posponer ésta a la satisfacción de apetitos partidistas y propósitos sectarios, constituye un delito de lesa patria, que los que están consagrados al servicio de su defensa tienen el deber de proclamar.

Suscripción nacional para erigir un monumento a Barberán y Collar

LA Federación Aeronáutica Española, recogiendo el sentir nacional manifestado elocuentemente en los tristes momentos de la pérdida del *Cuatro Vientos*, ha organizado una suscripción popular cuyo producto se destinará a erigir en Madrid un monumento que perpetúe, con toda la grandiosidad que se merece, el recuerdo del vuelo Sevilla-Cuba y la memoria de Mariano Barberán y Joaquín Collar.

Presente en el corazón de todos la grandiosa hazaña que éstos realizaron y vivo aún el profundo dolor que causó su triste pérdida, no es preciso resaltar el valor simbólico de su abnegado sacrificio para evidenciar la deuda que con ellos tiene todo español.

Y puesto que la fatalidad impidió que Barberán y Collar recogieran en su patria los sentimientos de admiración y cariño a que les hacía acreedores su magnífica proeza, si la desgracia les arrebató la alegría de escuchar el aplauso cordial de España, nada más obligado y justo que este homenaje póstumo como prueba de reconocimiento nacional a quienes dieron generosamente su vida, sin más estímulo que el fervor de su patriotismo, y sin otra guía que laborar por el engrandecimiento y la gloria de España.

La idea tiene el más alto asenso, pues la patrocina S. E. el Presidente de la República. También ha recibido la más cariñosa acogida y la más decidida protección del Gobierno y autoridades. Es seguro que la nación entera, haciendo honor a sus nobles sentimientos tradicionales, responderá con unánime generosidad al llamamiento que se le hace.

Barberán y Collar tendrán, por consiguiente, un monumento digno de su hazaña y digno también de la heroica muerte que encontraron cuando paseaban nuestras alas, y en ellas los colores de nuestra bandera, por las tierras y los mares de América.

Y ya que este monumento ha de perpetuar la más grandiosa empresa realizada por nuestra Aviación, y con ella la memoria de dos hombres que reunían todas las virtu-

des, el valor, la preparación, el entusiasmo, el espíritu, el heroísmo, en fin, de la Aviación española, ¿no sería oportuno que en él se inscribiesen junto a los nombres de Barberán y Collar los de tantos héroes españoles caídos en la lucha por el progreso de la Aviación o muertos en Africa cuando desde el aire combatían por el triunfo de las armas españolas?

De este modo la historia gloriosa de nuestra Aviación, repleta de luchas heroicas, ennoblecida con la sangre que derramaron sus mártires cuando acudían a socorrer a sus compañeros de armas sitiados en las posiciones africanas, o cuando luchaban para acabar con la pesadilla de Marruecos o en los momentos menos brillantes del trabajo cotidiano, tendría en este gran monumento una representación digna de su grandeza, mientras los nombres de los héroes caídos en el cumplimiento del deber serían lección y ejemplo constantes de patriotismo.

Forman el Comité de honor del monumento a Barberán y Collar S. E. el Presidente de las Cortes, el Excmo. señor Presidente del Consejo; los Excmos. Sres. Ministros de la Guerra, Marina y Comunicaciones; Excmo. Sr. Embajador de Méjico y Excmo. Sr. Embajador de Cuba en España, Excmo. Sr. Gobernador civil de Madrid, Excmo. Sr. Gobernador civil de Guadalajara, Alcalde de Madrid, Alcaldes de Guadalajara y Figueras — donde nacieron, respectivamente, Barberán y Collar —, Ilmos. Sres. Director de Aeronáutica civil, Jefe de Aviación militar y Director de Aeronáutica naval, y los diputados a Cortes por Madrid.

El Comité ejecutivo lo componen la Federación Aeronáutica Española con todas las Sociedades a ella afiliadas, pudiendo entregarse los donativos en las sucursales del Banco de España y en las oficinas de dicha Federación.

Haciéndonos intérpretes del sentir unánime de la Aviación española, agradecemos el apoyo que han prestado a esta idea S. E. el Presidente de la República, Gobierno y autoridades, como igualmente cuantas aportaciones se hagan para el monumento a Barberán y Collar.