

Ideas acerca del aprovisionamiento del material de Aviación en España

Por MANUEL BADA VASALLO

Comandante de Aviación, ingeniero militar y aeronáutico, diplomado en la E. S. A., de París

ES obvia la urgente necesidad de dotar a nuestra Aviación de los necesarios elementos para que pueda dar en el más breve plazo el rendimiento que la nación tiene derecho a exigirle, y, a tal fin, vamos a exponer rápidamente algunas ideas acerca de los medios que consideramos más adecuados para conseguirlo.

Dado el actual estado de cosas, no es posible esperar a que nuestra brillante y abnegada industria produzca tales elementos, por lo que precisa, en primer lugar, la adquisición urgente del material necesario, cuya adquisición ha de simultanearse y aun supeditarse a la de las oportunas licencias de construcción, para que nuestras fábricas, una vez hecho frente a aquellas imperiosas necesidades de momento, puedan, después del plazo necesario a la puesta en punto de la construcción, producir en nuestro territorio y con nuestro personal las unidades aéreas necesarias.

Con ello se dibujan claramente los dos primeros escalones de la nacionalización integral de nuestra Aviación, a saber:

1.º Compra de los indispensables elementos aéreos y de sus licencias de construcción.

2.º Producción nacional de los mismos.

El tercer escalón lo constituyen los concursos de prototipos, de proyecto netamente nacional, que con arreglo a los programas fijados por los organismos oficiales competentes, deben abrirse al mismo tiempo de iniciarse las compras, con lo que tales tipos ya construídos en serie, resultarán cronológicamente pospuestos a los fabricados bajo licencias extranjeras a que antes nos hemos referido.

Precisa, pues, en primer término y como preliminar indispensable al desarrollo de un plan lógico de resurgimiento de la Aviación nacional, la fijación de un programa de necesidades que especialmente debe referirse, dadas las circunstancias actuales, a los aviones de bombardeo, combate y Armada Aérea, y después, a los de caza, como más urgentes.

Una vez elegidos por las entidades oficiales los tipos de aviones y motores más adecuados a las necesidades de la nación, y al mismo tiempo que se adquieran por compra directa las unidades imprescindibles, deben también adquirirse sus respectivas licencias de fabricación y encomendar a la industria nacional la inmediata construcción de un número suficiente de unidades para cubrir las necesidades del país, lo que al mismo tiempo debe asegurar trabajo a las fábricas durante un período no inferior a cinco años; esto debería hacerse de manera que la adquisición de las licencias fuere condición *sine qua non* de compra directa de las unidades de que antes hemos hablado. Ni que decir tiene, que los tipos seleccionados han de ser los más modernos y eficientes en los

momentos actuales; es preciso poner especial cuidado en la elección de los tipos, ya que, en realidad, del acierto en esta elección depende el éxito del procedimiento.

Las licencias que se adquieran no han de referirse solamente a unos tipos determinados que, dada la rápida evolución de la técnica aeronáutica, quedarían pronto anticuados y excedidos por otros más modernos y eficaces, sino que precisa comprar, no una licencia de tal o cual tipo de avión, motor, etc., sino toda una técnica, que no sólo nos asegure las realidades actuales, sino también los perfeccionamientos futuros y nos permita sostenernos siempre en primera línea del progreso. No se nos ocultan las dificultades de conseguir esto, pero no creemos tampoco que sea imposible el lograrlo, dadas las características de la ruda lucha comercial por los mercados que todas las naciones sostienen hoy.

Desde el punto de vista de la fabricación bajo licencia, son aspectos dignos de tenerse en cuenta los de la analogía o semejanza de los cuadros de standardización u hojas de normas oficiales y del empleo de unidades métricas, ya que este sistema de unidades es el adoptado en nuestra Patria.

Es preciso que en caso de guerra sea fácil continuar la construcción de los materiales objeto de licencia. Una construcción bajo licencia exige hasta su puesta en punto un constante intercambio de ideas y una serie de visitas a la casa matriz, que sólo puede conseguirse eficazmente en el caso de que existan a todo evento comunicaciones fáciles con ella, así como de que haya una coincidencia espiritual, lo más acusada posible, entre los dos pueblos a quienes afecte el contrato.

No debe perderse de vista que en caso de un conflicto armado nuestra situación geográfica, nuestras afinidades raciales, nuestros posibles compromisos internacionales y nuestras posibilidades, nos arrastrarán de grado o por fuerza hacia un determinado sector, con el que conviene unificar nuestros armamentos, y en todo ello, es factor de suma importancia nuestra indiscutible latinidad.

Desde el punto de vista financiero, las adquisiciones deben permitir, al mismo tiempo, al Gobierno, favorecer y encontrar compensaciones para nuestra balanza comercial y favorecer la circulación de materias primas y de géneros cuya producción exceda en mucho al consumo interno de la nación, por lo que las compras deberán hacerse en países que permitan la circulación más favorable de nuestros productos y divisas nacionales.

Simultaneado con la adquisición de las unidades y licencias de fabricación convenientes, como antes dejamos sentado, es preciso continuar e intensificar la política de prototipos débilmente iniciada con el pasado concurso de

avionetas, que tan brillante exponente de nuestras posibilidades técnicas ha resultado. Como la creación y fabricación en serie de un prototipo es cuestión de tres o cuatro años, resultarán cubiertas nuestras necesidades, en cuanto al tiempo, en la forma expuesta, ya que, primero, tendremos en unos meses los aviones, motores, etc., comprados directamente; después, dentro del primer bienio, los contruidos bajo licencia extranjera, y, por último, al cabo de tres o cuatro años, los de proyecto netamente nacional; todo ello en el supuesto, el más pesimista, de que no existan en la actualidad elementos completamente españoles, como es el caso, para determinados tipos y accesorios, ya que a las compras en el extranjero solamente debe acudir excepcionalmente y siempre en pequeñas dosis,

puesto que toda solución que no se base en la industria nacional no puede ser ni patriótica ni conveniente y mucho menos militar.

España puede y debe seguir los derroteros que marcan las naciones que hoy marchan a la cabeza del progreso y crear sus propios prototipos, pero hay que reconocer que en los momentos actuales, sin perder de vista ni mucho menos abandonar la idea de los prototipos nacionales, pues tarda años y aun lustros en llegar a cubrir las necesidades del país (puesto que una técnica no se improvisa), es preciso acudir a soluciones más rápidas, que salven el período de evolución y sostengan la industria nacional en plena actividad, bajo el control del Estado.

Primer Congreso Nacional de Ingeniería Aeronáutica

AUTORIZADA por Decreto del 28 de febrero último, la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos ha convocado el Primer Congreso Nacional de Ingeniería Aeronáutica, que se celebrará en Madrid los días 21 al 28 del corriente mes. En este Congreso tomarán parte, además de los organismos oficiales relacionados con la Aeronáutica nacional, todas las corporaciones, empresas, industrias, proveedores y demás entidades privadas o individuos relacionados o interesados en las actividades aeronáuticas.

Será objeto de las reuniones contribuir con la discusión de temas técnicos a la unificación de criterios, desarrollo y divulgación de los problemas vitales de la aeronáutica nacional y fomentar la técnica aeronáutica y la navegación aérea nacional en sus aspectos comercial, industrial, científico y marcial; proporcionar ocasión de que la industria aeronáutica nacional, o extranjera en su relación con España, demuestren sus posibilidades actuales y contribuyan al mejoramiento de la técnica, y estimular con la ayuda de todos los organismos aeronáuticos oficiales el desarrollo del ambiente aeronáutico nacional.

Para la consecución de estos fines, el Congreso, además de sus sesiones técnicas, celebrará una Exposición Aeronáutica, manifestaciones aéreas, visitas y excursiones a centros y establecimientos aeronáuticos.

Los trabajos o temas tratados en las sesiones técnicas se clasificarán en la forma siguiente:

I. *Generalidades*: Matemáticas. Ciencias físico-químicas. Ciencias de la construcción.—II. *Motopropulsión*: Motores térmicos. Motores eléctricos. Otros motores. Propulsores.—III. *Aeronaves*: Teoría, proyectado y construcción de Aerostatos, Aerodinos, Hidroaviones.—IV. *Infraestructuras*: Aerodromos. Líneas aéreas. Protección de vuelos. Elementos auxiliares.—V. *Locomoción aérea*: Técnica de la navegación aérea. Comercial. Científica. Bélica: militar y naval. Deportiva. Seguridad y Sanidad. Legislación.—VI. *Obtención, inspección y entretenimiento del material aeronáutico*. (Infraestructura y volante).—Información. Nacionalización. Normalización. Organización.

Serán objeto de la Exposición Aeronáutica, los aparatos, instrumentos, modelos, fotografías, publicaciones y trabajos en general que tengan relación con la Aeronáutica, aportados por los servicios oficiales, corporaciones, empresas, industrias y particulares, previa admisión por la Comisión Ejecutiva del Congreso.

Las manifestaciones aéreas organizadas por el Congreso, consistirán en demostraciones de vuelos facilitadas por las Aeronáuticas Militar y Naval, así como por la Federación Aeronáutica, Líneas Aéreas, Centro de Vuelos sin Motor y demás entidades oficiales o particulares dependientes de la Aviación Civil o en relación con ella.

El Congreso se regirá y funcionará bajo un patronato de honor, cuya presidencia será ofrecida al Jefe del Estado, y al cual pertenecerán, con el jefe del Gobierno y el presidente de la Asocia-

ción de Ingenieros, diversas autoridades militares y civiles, relacionadas con la Aeronáutica nacional, y otras personalidades, entre ellas los Sres. Torres Quevedo y La Cierva.

La organización, administración y funcionamiento del Congreso correrá a cargo de una Junta de Gobierno, de la que será presidente el de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, y en la que figurarán como vocales el presidente, director, jefe o un representante de cada una de las entidades siguientes: Federación Aeronáutica Española, Instituto de Ingenieros Civiles, Canal de Experiencias Hidrodinámicas, Escuela Superior de Arquitectura, Fuerzas Aéreas, Cuerpo de Mecánicos, Servicios técnicos y de Información, Fotografía y Cartografía, de Aviación Militar; Secciones de Aeropuertos e Infraestructura, Tráfico, Matriculación, Industria y Contabilidad, de la Dirección General de Aeronáutica; Fuerzas Aéreas, Cuerpo de Auxiliares, Departamentos de Material y Servicios de Aerostación, de la Aeronáutica Naval; Inspecciones de Industrias Aeronáuticas, Servicios de Protección de Vuelos, Comandancia Exenta de Ingenieros, Centro de Vuelos sin Motor, Escuela Superior Aerotécnica, Servicio Meteorológico Nacional, Líneas Aéreas Españolas, Servicio Aéreo del Catastro, Regimiento de Aerostación, Escuela de Mecánicos, Departamento de Experimentación en Vuelo, Laboratorio de Investigaciones Aerodinámicas, Sección de Experiencias y Ensayos estáticos y dinámicos de estructuras, Asociación de Alumnos de Ingenieros Aeronáuticos, Revistas Aeronáuticas, Cámaras de Comercio, Ayuntamiento de Madrid, personal técnico auxiliar, un representante por cada una de las fábricas de aeronaves y aeromotores, tres representantes por la industria de accesorios y primeras materias y un ingeniero aeronáutico nombrado por la Asociación, como Secretario.

La Comisión Ejecutiva, nombrada por la Junta de Gobierno, y compuesta por el presidente, vicepresidente, secretario y cinco vocales de esta Junta, además de confeccionar el reglamento del Congreso, será la encargada de la admisión y distribución de los trabajos presentados. También constituirá ella los comités y las mesas que estime conveniente.

Los congresistas serán: de honor, protectores, colectivos, individuales o adheridos.

Los recursos del Congreso serán por subvención del Estado, cuotas de congresistas o expositores, entradas a la Exposición y manifestaciones aéreas, y publicaciones.

Las Sesiones Técnicas y la Exposición se celebrarán en el edificio destinado para Escuela Superior de Arquitectura, en la Ciudad Universitaria de Madrid.

La Junta de Gobierno y la Comisión Ejecutiva, una vez terminada la celebración del Congreso, continuarán en sus funciones para proceder a la disolución y liquidación de aquél, ocupándose de la publicación de los trabajos presentados y recogiendo las enseñanzas del Congreso para elevar a la Dirección General de Aeronáutica una Memoria de todas ellas.