

Armada Aérea y Aviaciones auxiliares

Por ANTONIO ALVAREZ OSSORIO

Teniente de Navío.

LA publicación en varias revistas y periódicos de diferentes opiniones sobre el discutido tema del Ministerio del Aire me anima a exponer el concepto que el estudio y la afición al tema me han sugerido. En esta polémica, como en todas, he leído cosas razonables y apasionamientos injustos en ambas partes polemizantes, y no se me oculta, en efecto, la dificultad de una exposición libre de prejuicios; pero desgraciadamente no sólo es esto, sino también se adivina el fondo de intereses que remueve la cuestión.

Para opinar en este tema con responsabilidad, sabiendo que estas opiniones han de llegar a altas esferas ansiosas de asesorarse de los técnicos para crear un organismo eficaz, útil a la defensa nacional, es preciso librarse en absoluto o en lo posible de prejuicios y apasionamientos, hemos de servir honradamente al interés nacional y no a intereses particulares o de corporación.

Tiene la juventud una gran tendencia hacia la autosugestión, a una clase de error que sin ser producto de la mala fe es tan perjudicial como ella, y es la tendencia al entusiasmo, a no meditar detenidamente sobre las segundas consecuencias de las causas, a dar mayores proporciones a las cosas que las que tienen en sí, a no ver el fracaso cuando cree con fe en algo. Y tiene la vejez el error de creer en inmutabilidades, la inercia de las células cerebrales, un exceso de escepticismo por todo lo que significa renovación, falta de fe en el éxito de lo revolucionario, de lo que altera las normas tradicionales en las que se educó y formó. Y tienen la vejez y la juventud, la naturaleza humana, que es materia además de ideal, la tendencia a encontrar mayor cúmulo de razones en aquellos aspectos que favorecen egoístamente — humanamente — su conveniencia. No creo ser perfecto ni infalible, pero dándome cuenta de estas debilidades he tratado sinceramente de anularlas, porque al tratar de este tema, al sugerir ideas sobre la Aviación (sobre la defensa nacional en período de organización), hemos de pedir, no por nosotros, no por esta o aquella Corporación, sino únicamente por España. Un error en la organización de la defensa nacional sólo demasiado tarde sería conocido. Seamos sinceros, y más aún, seamos exageradamente cautos.

Lo que publico a continuación es parte de un trabajo mío titulado *Defensa Nacional. Organización Aérea*, que escribí en agosto de 1931. Mis opiniones no han variado lo más mínimo; por esto las creo desinteresadas al no haber evolucionado a la conveniencia actual (1).

(1) El citado trabajo ha sido publicado en la *Revista General de Marina* de diciembre pasado, exceptuándose esta parte.

Tomo por directrices de mi estudio: primero, el análisis de los elementos de guerra; después, la experiencia de los países extranjeros, ya que las consecuencias sólo acertadamente puede darlas la experiencia y no la imaginación, y como norma repudio los extremismos, porque la vida es un equilibrio entre los diferentes puntos de vista (las diferentes verdades), equilibrio, no inmutable, sino flexible, porque nada hay absoluto, ni por su naturaleza ni en el tiempo.

Resumiendo todo lo anterior y razonando las conclusiones obtenidas por la experiencia actual, hemos de decir que el arma aérea ha llegado a su mayoría de edad y es capaz de constituir un ejército independiente con misiones perfectamente definidas y justificadas; éstas son el bombardeo de gran alcance y la defensa antiaérea del país, misiones completamente ajenas a las ejercidas por los ejércitos de mar y tierra.

Veamos si el examen de la situación internacional nos conduce a análogos resultados.

Tienen Ministerio del Aire Inglaterra, Francia e Italia, y no lo tienen Rusia, Japón y Norteamérica. La Armada Aérea es arma de defensa estratégica, pero también es de ofensa. Un país de inferior potencialidad en mar y tierra a otro puede ofenderlo, llevando la guerra y la destrucción al interior del poderoso rival. Es arma de represalia por su carácter de difícil interceptabilidad, por lo que no se podrá en adelante agredir o violar al débil por la impunidad tradicional, aunque al fin fatalmente haya de ser vencido. Este es el carácter de defensiva estratégica que puede adoptar la Armada Aérea.

El carácter ofensivo es el inherente a toda arma, ya que, pese a las sutilezas de Ginebra, sirve igualmente para defenderse como para atacar, puesto que su finalidad material es la destrucción indiferentemente de los anhelos que muevan la mano que la maneja.

Pero desde el momento que una sola nación posea un ejército aéreo, todas las demás, y sobre todo las de grandes recursos, necesariamente han de armarse en la proporción que signifiquen esos recursos, con objeto de estabilizar o adquirir la superioridad de medios que requieran sus directrices generales de política internacional. Y esta superioridad de medios hacia la que se oriente su actuación constituye ya el carácter ofensivo del ejército aéreo. Con mayor razón cuando una nación fie las garantías de su defensa o del respeto que puede inspirar a vecinos cuyos intereses sean contradictorios a la superioridad de medios de destrucción.

Naturalmente, no tendría justificación la existencia de este ejército aéreo cuando las circunstancias geográficas impidan la actuación de esas fuerzas. Así vemos que principalmente Japón y Estados Unidos no han constituido Armadas Aéreas y solamente se han limitado a unificar los medios industriales y técnicos para evitar duplicidad de servicios y poder atender mejor a éstos, y en todo caso a establecer normas de ligazón para el caso posible de una acción conjunta.

Estados Unidos. — En Norteamérica, la Aviación militar y naval dependen, respectivamente, de Ejército y Marina; pero para coordinar los trabajos de todos los Ministerios en materia de Aviación, delimitar sus cometidos y trazar las directrices para el caso de una acción combinada, tienen la Joint Army and Navy Board, que tiene a su vez de consejeros a la Aeronautical Board, que se ocupa de las cuestiones que afectan al desarrollo y empleo de las Aviaciones militar y naval. En 1926 se creó un nuevo Comité, constituido por los tres subsecretarios de Aviación en los departamentos de Comercio (Aviación civil), Marina y Ejército, que se denomina Advisory Air Coordination Committee. Estos mismos subsecretarios constituyen otra Comisión, Patents and Design Board, que examina todos los proyectos, patentes, etc. La parte de investigaciones corresponde a Investigaciones y Estudios Aeronáuticos y a la National Advisory Committee for Aeronautics. No se ha constituido Armada Aérea, porque, dadas las distancias sobre el mar que les separa de sus posibles enemigos europeos o asiáticos, nunca podrá llevar a cabo una acción de bombardeo, específica de esas fuerzas; quien se acerque ha de ser por mar (de aquí la preponderancia de la Aviación naval) y ha de llegar con pocas fuerzas aéreas; de aquí la desatención de la defensa anti-aérea del país. Las acciones que puedan partir de sus vecinos territoriales, o no creen en ellas o la superioridad de sus medios conjuntos — Ejército y su Aviación o Marina y la suya — es tan grande que bastaría en caso de guerra.

Japón. — Se halla en parecidas circunstancias. Su Aviación militar es algo superior a la naval, pues conceden gran importancia a operaciones de guerra en el continente asiático, con el fin de asegurar su preponderancia en él, como a la acción contra un posible enemigo naval. Tanto Japón como Estados Unidos poseen portaaviones, a pesar de la dudosa eficacia de estos buques y lo mal resueltos o realizados que están, por la necesidad de destacar lejanamente sus fuerzas o precisar núcleos mayores a los portados por las unidades navales.

Rusia. — En la República Soviética las Aviaciones están separadas; no obstante, parece ser fácil y rápida su unión caso de precisarse para una acción combinada o única, pues sabido es que todos los organismos militares o fácilmente militarizables dependen del Consejo Militar Revolucionario.

Ahora estudiemos el caso de los países que han creado la Armada Aérea. Fijémonos que éstos han sido Inglaterra, Francia e Italia, tres países más o menos militaristas o imperialistas, al menos los sostenedores de los más formidables armamentos.

Creadas las fuerzas del aire y reconocida su eficiencia, ninguna de estas naciones podía quedar desarmada aéreamente; era preciso poseer esa facultad, y crearon sus ejércitos del aire. El movimiento de alarma que motivó esta medida, y el desconocimiento en términos exactos del alcance de la guerra aérea pura o, quizá mejor, el apasionamiento de los propulsores de esas ideas, motivaron medidas extremas en sus orígenes, y sólo más tarde la experiencia y la buena voluntad y sereno juicio de defensores y detractores de la Armada Aérea, dejando a un lado intereses mezquinos, para darse cuenta de la gravedad que entrañaba tan importante cuestión, determinaron organizaciones racionales.

Italia. — Caso el más genuino de los países que sostienen un Ministerio del Aire. Aquí la Armada Aérea se compone de: Armada Aérea propiamente dicha, Aeronáutica del Ejército Real, Aeronáutica de la Marina Real y Aeronáutica de Tropas Coloniales (ésta con cargo al presupuesto de Colonias); el material proviene de la fuente única del Ministerio del Aire; el personal proviene de oficiales del Ejército y Marina, más los que salgan de la Academia del Aire de Caserta; teóricamente, indistintamente dotan cualquiera de las Aviaciones. Las Aviaciones auxiliares de Ejército y Marina, normalmente dependen de los mandos militares y navales a que están afectos, pero únicamente en la parte de empleo táctico, y técnica y aéreamente (organización y administración) de los jefes de zonas aéreas (Italia se divide en cinco zonas aéreas). Las razones que apoyan esta organización son las siguientes: Italia tiene una necesidad de expansión (por la enorme vitalidad acumulada) bien notable, que provoca celos en sus vecinos y posibles alianzas entre ellos. Necesita, por tanto, ser capaz de reaccionar potentemente contra cualquier intento de agresión. No teme desembarcos, por las dificultades que su realización suponen, como se demostró en la última guerra; por otra parte, su flota es eficiente y, seguramente, en este mar, superior a la francesa (no se olvide que Francia ha de vigilar dos mares y grandes líneas navales de comunicación). Italia ha de ser, por tanto, atacada por los Alpes; pero si dispone de una cantidad grande de medios aéreos, conseguirá aterrorizar en los primeros momentos, o en los que precedan a la ruptura de hostilidades, a la población civil enemiga, lanzando sobre ella potentes olas de bombardeo que inciten al enemigo a no proseguir la aventura, y, caso de seguir su curso los acontecimientos, la Aviación ha de dificultar considerablemente el avance enemigo en los Alpes, interrumpiendo además los aprovisionamientos y batiendo, conforme a su doctrina aérea,

la Aviación enemiga. A estas posibilidades sacrifica la perfecta eficiencia de las Aviaciones auxiliares, haciéndolas aptas, ante todo, para integrar la Armada Aérea y, en segundo lugar, aptas para la cooperación con el Ejército y la Marina, por medio de la unión permanente con éstos en la normalidad del tiempo de paz.

En la actualidad, las escuadrillas de hidros se hallan dotadas casi en su totalidad por personal originario de la Marina y las de cooperación con el Ejército de personal militar. Pero cuando desaparezca este personal y la Aviación esté constituida solamente con personal de la Academia de Caserta, será cuando vean surgir el conflicto de la procedencia única, ya que éstos no serán aptos a cooperar con los Ejércitos de tierra y mar por desconocerlos en absoluto...; claro es que ya apunta el remedio, pues anualmente se llama a cierto número de oficiales de estas armas para hacerlos observadores, por lo que, sin condenar la unidad de la que tanto esperan, procuran el mejoramiento en la eficiencia de las Aviaciones de cooperación.

Francia. — A pesar del tiempo de vida que lleva el Ministerio del Aire francés, puede decirse que sólo teóricamente existió la Aviación única, que hubo de fracasar por la hostilidad manifiesta de militares y marinos, que opinan que para la eficiencia de las Aviaciones auxiliares éstas sólo pueden ser Ejército y Marina destacados en el aire y en íntima fusión con sus armas de superficie. Parece ser que el motivo que provocó el Ministerio del Aire fué la amenaza latente (la revancha) de Alemania poseedora de una poderosa flota aérea mercante fácilmente militarizable y la necesidad de oponer fuerzas sinónimas, a fin de estabilizar la guerra aérea. Ni siquiera se creó la Academia del Aire, que debiera ser el origen lógico del Ejército del Aire. La Aviación militar se nutre de subtenientes de la Politécnica y de Saint-Cyr, que después de un curso de observación en Versailles pasan a hacerse pilotos en Avord. Los marinos hacen un cursillo de observación igualmente en Versailles, seguido del de pilotaje en Avord y terminado éste pasan a la Escuela de Aviación marítima, de donde salen a formar las dotaciones de hidros dependientes en su empleo de los mandos navales. La Armada Aérea realmente no existe. La organización francesa es, por ejemplo, igual a la de Estados Unidos, que no tiene Ministerio del Aire ni Armada Aérea ni Academia del Aire.

La dirección de investigaciones, experiencias, etc., es única, como en Estados Unidos o Japón o Rusia. La única diferencia es que el presupuesto en lugar de provenir de tres departamentos va a cargo del de Aire. El malestar de gran parte del personal fué público. El Ministerio del Aire francés no resolvía nada, parecía una medida poco premeditada de alarma como reacción a la amenaza latente de Alemania.

Inglaterra. — De igual manera ha evolucionado el Mi-

nisterio del Aire inglés, y así la Aviación del mar o marítima radica de nuevo en el Ministerio de Marina y las escuadrillas de la Royal Air Force destacadas en la Marina forman una entidad distinta, que es la Fleet Air Arm, con su personal marítimo e incluso cuyo material se adquiere con cargo a los fondos del Almirantazgo, que no quiere pasar por la contingencia de que en un momento crítico determinado pudiera el Ministerio del Aire alegar derecho alguno sobre «los ojos de la flota», sufriendo las consecuencias de faltas por completo ajenas a su esfera de acción, aun cuando el Ministerio del Aire preste toda la riqueza de sus elementos técnicos para proporcionar el material aeronáutico que necesite la Marina, para experimentar lo que exija su progreso, para enseñar al personal en lo que no sea peculiar de la aplicación específicamente marítima y para que la aeromarina pueda utilizar todos los medios auxiliares únicos a que tienda el Ministerio del Aire.

Inglaterra es un Imperio de carácter colonial. Metròpoli y colonias han de poseer garantías de su independencia. La seguridad de sus colonias o dominios la garantiza su poderosa flota. La seguridad de la Metròpoli la garantizaba hasta ahora su carácter insular, su misma flota que la hacía inaccesible e inexpugnable y a la vez aseguraba sus líneas de comunicación naval. Pero la creación del arma aérea priva a Inglaterra de sus privilegios de insularidad, más aún, inmoviliza sus Ejércitos y amenaza sus líneas navales de aprovisionamiento, o sea su subsistencia. Era preciso reaccionar contra este estado de cosas, era preciso ser capaz de movilizar una poderosa flota aérea capaz de operar, destruir rápidamente las bases de la Aviación rival, a fin de incapacitarla a comprometer su aprovisionamiento, permitir movilizar sus ejércitos y concentrar sus fuerzas coloniales. Se creó en suma, el Ministerio del Aire. Pero había otro punto que tratar, su carácter insular desde el punto de vista naval lo aseguró tradicionalmente la flota; era, pues, preciso que la flota conservase toda su potencia, dándole los recursos aéreos que la hiciesen eficiente dentro del nuevo concepto de la guerra; era preciso no olvidarse del punto de vista de la flota en la guerra estabilizada, así se llegó a la Fleet Air Arm.

Ahora analicemos nuestro caso. Nuestra labor no puede ser copiar lo hecho en otras naciones, pues lo que en un país está justificado por su necesidad, en otro de diferentes necesidades puede ser un absurdo. Y las necesidades de cada nación son diferentes como lo son las condiciones geográficas étnicas, la situación y política internacional y nacional, los recursos, las necesidades primarias de la vida, las amenazas latentes, los posibles enemigos, etc.

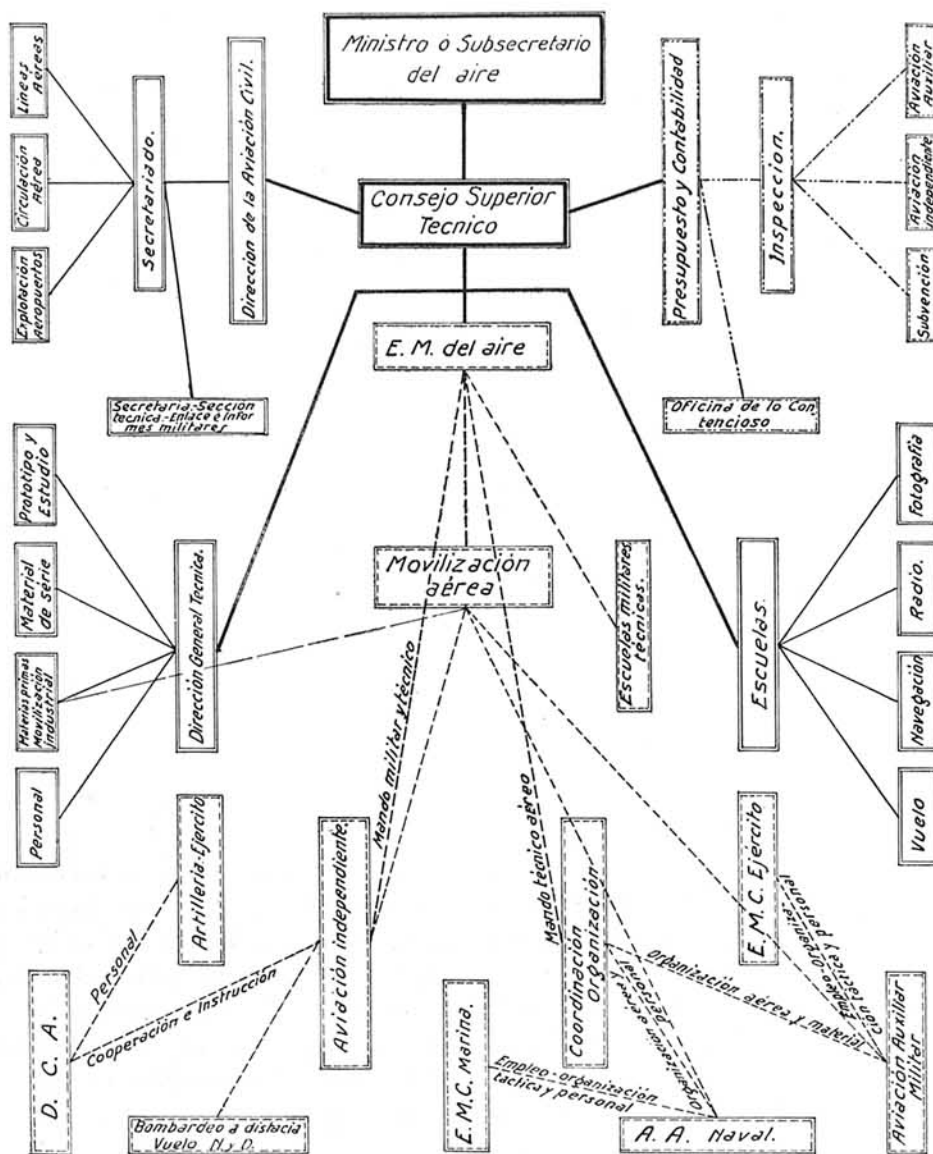
Se ha de aprovechar la experiencia, las deducciones a que han llevado la implantación de determinadas medidas nada más.

Ante todo, España, país pacífico y pacifista, no ha de agredir, pero ha de defenderse si alguien amenazara la integridad del territorio español o tratase de violar nuestra neutralidad. Nuestra posición geográfica nos pone bajo la amenaza aérea de diferentes países, pero inversamente éstos quedan bajo el radio de acción de nuestra Aviación.

o tipos de aviones que, siendo útiles a la Aviación civil, sean adaptables a los fines bélicos.

El personal de la Armada Aérea ha de provenir de la Academia del Aire, ya que su misión es la acción de guerra, en la que no puede concurrir el Ejército ni la Marina fuera del radio de acción del uno y la otra.

Los Centros técnicos industriales y de experimen-



Admitido el poder de la Aviación y su difícil interceptabilidad, es arma apropiada a la defensa; luego España precisa una Armada Aérea.

No hay Estado, o si lo hay no es el nuestro, que pueda mantener en ejercicio los medios bélicos hábiles, no ya para la conquista, sino para la defensa de su integridad, pero si es posible mantener una fuerza potencial que en un momento dado sea útil a la guerra. Esta fuerza potencial ha de consistir en una eficiente Aviación comercial. Ya que el Estado subvenciona a esta Aviación, tiene el derecho a fijar, de acuerdo con ella, los modelos

tación dependerán del Ministerio del Aire, ya que sería antieconómico sostener tres fuentes de material cuando una, debidamente atendida, puede llenar todos sus objetivos.

«Las Aviaciones auxiliares o de cooperación son los medios aeronáuticos utilizados por el Ejército y la Marina para desarrollar e integrar su acción y en su zona de acción. Son parte indivisible de Ejército y Marina, y son, por tanto, todavía Ejército y Marina. — Douhet.»

En efecto, los campos de operaciones terrestre y naval han pasado a ser aeroterrestres y aeronaval; necesitan,

pues, destacar elementos suyos al aire para auxiliarse de esta nueva arma, pero entiéndase que no se trata de operaciones aéreas propiamente dichas, sino de operaciones terrestres y navales, en las que los Estados Mayores han encontrado un medio para ensanchar y acelerar el radio de acción de sus exploradores y en que la artillería o el torpedo han sido reforzados por la acción de sus aviones (agregados militar y naval en Roma).

Por tanto, para Ejército y Marina la Aviación sólo constituye una especialidad, bien que de gran importancia y que requiere un espíritu especial. Su material será suministrado por el Ministerio del Aire, que posee los medios suficientes para hacerlo con eficiencia. La instrucción aérea de su personal la recibirán en las Escuelas del Aire. Los presupuestos de las tres Aviaciones cargará el del Ministerio del Aire.

Las ventajas de unificar la Armada Aérea con las Aviaciones auxiliares sería la de armonizar doctrinas, unificar material e instruir suficientemente al personal. El inconveniente es que la autonomía del conjunto resta enlace y, por tanto, eficiencia a las Aviaciones auxiliares. Estas son inútiles hoy día sin el concurso de sus Aviaciones.

La Armada Aérea nada soluciona si los auxiliares no existen en la guerra estabilizada. A ellas se debe aspirar cuando aquellos servicios queden atendidos; esto es, cuando no se corra el riesgo de que la Aviación independiente absorba por falta de presupuesto a las Aviaciones auxiliares.

Italia, la nación que más esperanza tiene en el golpe de

ariete de su Aviación, ya va dirigiéndose lógicamente a dar más eficiencia a las Aviaciones auxiliares, ya que si no, Ejército y Marina, no podrán actuar en la guerra estabilizada, haciendo inútil, por tanto, a la Armada Aérea. Francia e Inglaterra ya vimos francamente habían hecho lo mismo.

En resumen, la Aviación naval y militar han de estar integradas por marinos y militares. Estos ejercen una especialidad y han de ser instruidos en las Escuelas del Aire para aprovechar las ventajas de la unificación de doctrinas y espíritu, incluso para recibir una educación aérea superior a la precisada en su especialidad, por si las circunstancias aconsejasen el empleo en bloque de las tres Aviaciones en misiones exclusivas de la Armada Aérea.

El material queda unificado por proceder del mismo origen.

La Dirección de las Aviaciones auxiliares debe radicar en el Ministerio del Aire (o Subsecretaría), con objeto de impregnar a ellas de espíritu aéreo, dar cohesión y unidad de criterio. Estarán constituidas por aviadores navales o militares, y sus normas de actuación las dictarán su dependencia directa de los Estados Mayores aéreos y naval o militar.

El personal de éstas no servirá permanentemente en Aviación, pues al cabo de cierto tiempo se relajaría su ligazón con sus armas de superficie por alejamiento, desconocimiento de sus modificaciones técnicas, etc.

Las Aviaciones auxiliares en su empleo dependerán de los mandos respectivos terrestres y navales.

AVIÓN DE CAZA NORTEAMERICANO



La Boeing Airplane Co., de Seattle, cuyos aviones de caza construidos anteriormente fueron todos biplanos, presenta por primera vez un monoplano que tiene en período de pruebas la Aviación militar norteamericana, al parecer con resultados muy satisfactorios. Va provisto de un motor *Pratt y Whitney «Wasp»* sobrealimentado. El avión es totalmente metálico, con todas sus formas cuidadosamente carenadas.