

INDUSTRIAS AERONÁUTICAS

Sobre la conveniencia de una concentración

Por ALEJANDRO GÓMEZ SPENCER

Comandante de Aviación

LA preparación por parte de la Jefatura de Aviación de un modesto plan de adquisiciones de material de vuelo — células y motores —, efectuada recientemente, ha puesto de manifiesto las dificultades con que para ello se tropieza, dada la actual organización de nuestra industria aeronáutica.

Dotada nuestra Aviación como material reglamentario, con *Breguet XIX*, *Dornier, R.-III* y *Nieuport*, equipados con motores Elizalde los dos primeros, e Hispano los últimos, la distribución entre las distintas casas constructoras de las cantidades que en el presupuesto de Aviación figuran para adquisición y entretenimiento de células y motores resultaba hasta ahora determinada automáticamente por el número de aviones de cada uno de dichos tipos que dotaban a dichas Fuerzas Aéreas y Dependencias, cifras que eran, en cuanto a células, sensiblemente proporcionales a la capacidad productora de las fábricas.

En cuanto a los aviones para escuela elemental y de transformación — *Avro* y *D. H. 9* —, estaban suspendidas las adquisiciones de material nuevo, encargándose la industria oficial — Cuatro Vientos — de su entretenimiento.

Pero la presente situación de equilibrio no podía ser eterna, y al llegar el momento de sustituir los tipos actuales y proceder a la adquisición de otros que respondan a nuevas necesidades — Avión Colonial, Reconocimiento Estratégico utilizable para bombardeo ligero, tal vez el de Gran Bombardeo —, las múltiples complicaciones inherentes a su elección, aumentan por la necesidad de que ésta recaiga en un avión cuyo sistema de construcción sea parecido al de los servidos hasta ahora por la casa que haya de fabricarlo. Por otra parte, decidida ya la sustitución del *Avro*, y para un futuro próximo la del *D. H. 9*, el número de tipos a fijar se multiplica, y su distribución entre las fábricas que hayan de construirlos se complican extraordinariamente.

El primer problema que se presenta es el decidir si los prototipos han de ser nacionales o no. Prescindiendo de consideraciones de tipo sentimental, orgullo nacional,

etcétera, muy dignas de ser tenidas en cuenta, los argumentos sobradamente conocidos en pro de cada una de dichas soluciones, son:

De la primera: Necesidad de una autonomía técnica que nos permita, en caso de guerra, la debida continuidad en cuanto se refiere a mejora de características. Evitar la emigración de las cantidades destinadas al pago de licencias. Evitar que el control extranjero sobre la fabricación — indispensable para el cobro de aquéllas — permita el conocimiento exacto de nuestros efectivos. Por último, que los países productores de prototipos militares sólo venden las licencias de los que no les interesan, por haber sido posteriormente superados.

De la segunda: Que la autonomía técnica no es necesaria, pues en las diversas hipótesis de guerra contra uno o varios países, siempre podríamos adquirir licencias y material en naciones neutrales, como hacen actualmente China, Bolivia, Paraguay, o recibirlos de otras potencias con las cuales estuviésemos aliados, como hicieron en la última guerra con el motor *Hispano*, Inglaterra, Estados Unidos e Italia. Que la exportación de dinero para pago de licencias, aunque llegase a su tope máximo — 10 por 100 de la suma que se dedique a material de vuelo —, nunca podrá perjudicar en cantidad apreciable a nuestra balanza de pagos. Que aun sin el control de fabricación necesario para el cobro de las licencias, las indiscreciones de nuestro *Diario Oficial* y nuestras obligadas declaraciones anuales a la Sociedad de Naciones, permitirán siempre conocer nuestros efectivos a los países a quienes les interese. Que las licencias que puedan adquirirse en los países productores de prototipos, serán siempre superiores a las que, dada nuestra escasez de medios, podríamos conseguir en España.

La cantidad necesaria para el desarrollo de una política de prototipos se sale, no ya de nuestras posibilidades actuales, sino también de las previsibles para un futuro próximo. Francia ha creado desde 1920, 500 prototipos, de los que únicamente 66 han merecido los honores de la serie. La cantidad dedicada en el presupuesto de 1932

para investigaciones, estudios, experiencias y realización de prototipos ha sido de 114 millones de francos, la mayor parte de la cual fué dedicada a aviones y células. Sin embargo, la compensación al sacrificio no aparece, pues una gran parte del material que dota a sus fuerzas aéreas — *Br. XIX* y *Nieuport* — es el mismo que nosotros utilizamos.

Que el resultado obtenido por una política de prototipos no siempre compensa su coste, lo demuestran el siguiente párrafo del discurso que en la Cámara francesa pronunció en 29 de febrero de 1932, el actual Ministro de Marina M. Leygues: «Nuestros aviones de Caza son medianos. Son inferiores en velocidad a los aviones de bombardeo que se trata de perseguir.»

Para reducir la cuestión a números, admitiendo que cada cinco años se efectúe la renovación de la totalidad de nuestros tipos de células, y que las series de cada una de ellas sean como término medio de 96, incluyendo en ellas el equivalente a 16 como repuestos, el problema se reduce a apreciar previamente si el proyecto, ensayos parciales, ensayo estático de la célula completa, experimentación en vuelo, modificaciones consecuencia de ésta..., todo el gasto necesario para la promoción y puesta a punto de un prototipo que merezca la pena de ser adoptado, incluyendo el coste de los «sacrificados» en las distintas fases de su gestación, vale más o menos que 9,6 células de serie; pues como es sabido, el importe de las licencias suele ser menor de un 10 por 100 del precio de facturación. La hipótesis anterior de series de 80 y el 20 por 100 de repuestos es perfectamente admisible, pues su producto por los diez tipos que aproximadamente nos serán precisos, da un total de 800 aviones, cantidad algo por encima de nuestras aspiraciones, sobre todo si una parte de ellos ha de ser polimotores de gran bombardeo. Dejamos el problema planteado y a resolución de las personas u organismos que, en plazo no lejano, tengan que enfrentarse con este problema.

La distribución de los pedidos de diez tipos de aviones nacionales o extranjeros a las casas, tratando de conseguir una deseable justicia distributiva, no carece de dificultades.

Excluido el sistema actual (que imposibilita la distribución), en el que las casas constructoras tienen en propiedad u opción las licencias de los tipos sobre que ha de recaer la elección, y admitido que sea el Estado el propietario de ellas, subsistiría la limitación, inaceptable para éste, de tener en cada caso que hacer el pedido a la «fábrica de turno», eligiendo un tipo que le «vaya bien», u obligando a la casa a utillarse y adquirir la práctica de un sistema de construcción inexperimentado para ella. El desenlace parece que sería el que todas las industrias acabasen preparadas, en cuanto a medios y experiencia, para cualquiera de los tipos de construcción, lo que sin duda alguna produciría una antieconómica dispersión de medios y esfuerzos.

En lo que se refiere a motores, la diferencia con lo dicho para las células estriba en que el coste y experimentación de un prototipo es bastante mayor, y su puesta a punto requiere mucho más tiempo; pero una vez lograda ésta,

resulta posible deducir fácilmente una gama que llene por completo las necesidades de la Aviación nacional, mucho más reducidas en cuanto a tipos de motores que de células. Se trata además de series bastante superiores en número, y aunque el coste de los prototipos es muy variable, no parece aventurado asegurar que está en parecida proporción que los de células respecto a la cuantía de las series. Puede por ello, a nuestro juicio, hacerles extensiva la resolución que en su día recaiga sobre nacionalización, o no, de prototipos de células.

Aparece aún sin decidir el pleito entre motores de enfriamiento por aire o agua. Ambos figuran indistintamente en los mismos países sobre aviones de idéntica aplicación, y parece, por tanto, que, por ahora, cualquiera de las dos soluciones es aceptable. Desde un punto de vista estatal no creemos exista razón alguna para la subsistencia en España de más de una gama de motores. Aun decidiéndose por la mejor de ellas y encargándose las series de los de distintas potencias a las dos fábricas existentes, la competencia subsistiría, pues sean o no nacionales los prototipos, el hecho de satisfacer los pliegos de condiciones establecidos, así como la comparación entre los del mismo tipo fabricados por ambas casas y de éstos con los similares extranjeros, bastaría para enjuiciar la calidad del producto. De no ser satisfactoria ésta, los pedidos — como en análogas circunstancias sería preciso hacer con el sistema actual — podrían efectuarse a una sola de la industria — la mejor — o, en último extremo, en el extranjero.

El sistema actual de contratación, laborioso en extremo por lo complicado de su tramitación, lo es mucho más por la dispersión de las adquisiciones entre un excesivo número de casas. El efectuar la contratación de un avión completo o de una serie de ellos, requiere por parte del Estado una cantidad de pedidos de células, motores, magnetos, carburadores, hélices, radiadores, instrumentos de a bordo, autorizaciones, contratos, inspecciones, recepciones, suministros de los distintos elementos en fecha determinada a las casas para su adaptación al conjunto... En el caso de retraso o inutilidad en alguna entrega necesaria, la responsabilidad se difumina y la adquisición del elemento que haya que sustituir al inútil es otro nuevo proceso interminable que retrasa a veces, en igual plazo al de su duración, la fecha de la entrega del avión, con el consiguiente perjuicio para el Estado. ¿No sería más expeditivo contratar los aviones con todos sus elementos?

En el aspecto obrero, la organización actual sólo tiene inconvenientes. Aunque la cantidad anual destinada a material de vuelo sea la misma, e incluso si ésta aumenta, no podrá corregirse la irregularidad en los pedidos a cada una de las casas de células y motores; éstas seguirán viéndose precisadas de continuo a efectuar despidos en masa de personal especializado ya, y admisiones en tropel de obreros procedentes de otras industrias similares, pero específicamente diferentes. Todo ello encarece y empeora la producción.

Algunas industrias aviatorias de menor cuantía — accesorios —, independientes económicamente, en apariencia, de las grandes, sufren las fluctuaciones de aquéllas en

mucha mayor escala aunque en sentido contrario, pues dedicadas a suministros más prescindibles, viven años de abundancia o escasez según, no ya de las necesidades, sino la apreciación optimista o no de aquéllas.

Existe además en la actualidad el problema de los talleres del Estado. De subsistir el criterio actual en cuanto a su función, éstos no deben invadir el campo de la industria particular, limitándose a «entretener» el material en el sentido más restringido de la palabra. El coste de la mano de obra, como en todos los talleres del Estado, debe resultar elevadísimo. El personal afecto a los mismos cuesta a Aviación anualmente varios millones de pesetas, que podían engrosar, en unión de una gran parte de lo dedicado a maquinaria y primeras materias, la cantidad destinada a pedidos. Sería preciso tratar de colocar al personal sobrante en las industrias a quienes dicha medida beneficiase, y esto podría llevarse a cabo paulatinamente sin lesionar intereses muy dignos de ser tenidos en cuenta.

La conclusión, fácil de deducir de lo anteriormente expuesto, es que la conveniencia del Estado y de las industrias aeronáuticas aconseja una concentración que ponga bajo el control de una sola entidad la totalidad o la mayor parte de las casas nacionales productoras de material de Aviación. ¿Sería suprimir la competencia en perjuicio del comprador único? Veamos.

Hay que convenir en que hasta ahora tal competencia no ha existido, pues todas las casas han fabricado aviones, motores y accesorios pertenecientes a los tipos cuyas licencias tenían. Los precios se han fijado siempre de acuerdo entre el Estado y las casas; las relaciones en este aspecto—justo es reconocerlo—han sido modelo de cordialidad, producto de una gran transigencia por ambas partes.

En lo sucesivo tampoco habrá competencia, pues el decidido propósito, repetidas veces reiterado, de que subsistan las industrias existentes hoy, por ser indispensables para la defensa nacional, no permitirá que se saque a *susbasta* la construcción de tipos nuevos con ánimo de adjudicarlos al mejor postor, que podría ser el mismo para todos ellos. Con el escaso presupuesto actual, dicho propósito obligará a repartir, como hasta ahora, los pedidos entre las casas proporcionalmente a su importancia..., si esto es posible, pues alguna vez sucederá que por el tipo de construcción de un avión no sea factible encargarlo a la casa más necesitada y para evitar que ésta se hunda haya que recurrir a hacerle un pedido de repuestos de tipo anticuado, alterando con ello nuestros planes, cosa que se debe tratar de evitar. Otra vez puede suceder que corresponda pedir a una misma casa, en dos o más turnos seguidos, un tipo de avión o motor de los que, por ser pequeño o necesitarse en número reducido, represente un volumen de obra reducido. El perjuicio para la casa es evidente.

En cuanto a prototipos nacionales — si nos decidiésemos a instaurar una política en este sentido —, tampoco existirían competencias, pues salta a la vista la imposibilidad económica de simultanear el pedido de cada uno de ellos a más de una casa. Este *desideratum*, factible si acaso para células y motores de los tipos baratos — escuela —, resulta, por su coste, prohibitivo para los que

por su aplicación militar habría interés en que tuviesen características de utilización óptimas. Pedidos a una casa solamente, el estímulo desaparece; pero, no obstante, exigiéndoles características similares a los tipos extranjeros de análoga aplicación, la garantía para el Estado es suficiente.

No existiendo ahora ni en el futuro, como hemos visto, posibilidad de competencia, el actual fraccionamiento carece de razón de ser. No preconizamos el cierre de ninguna de las fábricas existentes: no es necesario, ni siquiera conveniente. Desde el punto de vista — importantísimo — de posibles ataques aéreos, el fraccionamiento de la producción se impone. Tal vez pudiese objetarse a la distribución actual, que las fábricas de células resultan demasiado próximas entre sí, y que las de motores, además de presentar el mismo inconveniente, están emplazadas en una región excesivamente vulnerable. Sería preciso, en el caso de que la abundancia presupuestaria obligase en el futuro a construir alguna otra, que su emplazamiento fuese fijado por el Estado lejos de las existentes, aunque también en el centro de la Península.

El sistema por el cual haya de efectuarse la fusión que preconizamos, no creemos pueda constituir un obstáculo: Rectificar las cuentas de capital de las distintas Empresas y formar una sola con capital igual a la suma de las que integren la concentración. Esta debería abarcar todas aquellas entidades productoras cuyo principal volumen de ventas sea material de Aviación.

Las ventajas de esta concentración serían:

Economía en gastos generales.

Mayor facilidad en los trámites de adquisición.

Regularización del volumen anual de ventas.

Posibilidad de traslado del personal a las distintas fábricas, según las necesidades, asegurando la continuidad en sus funciones, en beneficio de los interesados y de su rendimiento.

Facilidad de nacionalización de los materiales y elementos que aun no lo han sido.

Racionalización de la obra, que podría distribuirse entre las fábricas según su utillaje.

Posibilidad de mejora de las instalaciones de ensayo y experimentación.

Posibilidad de establecer un taller de prototipos de células y motores, si ésta fuese la orientación futura.

Desaparición de la pugna actual por la adquisición u opción de aquellas licencias que parece tienen más probabilidades de ser objeto de pedido.

Facilitar a Aviación Militar la reducción de sus talleres en la medida deseada, con el consiguiente aumento de disponibilidades para adquisiciones.

Facilitar a las Aviaciones marciales la elaboración y desarrollo de sus programas.

Con esto no preconizamos la creación de un monopolio. Si con motivo de cualquier adquisición no se llegaba a un acuerdo entre la entidad productora y el Estado — no hay motivo para suponerlo —, el pedido podría hacerse al extranjero, empleando el único sistema de coacción contra una posible intransigencia de que se dispone con la organización actual de la industria. En este aspecto el cambio no aportaría ninguna variante.