

Más sobre hidroaviación

Por MANUEL MARTÍNEZ MERINO

Capitán de Aviación

EL convencimiento de que, en caso de vernos arrastrados a un conflicto armado, lamentaríamos mucho, desde nuestro punto de vista defensivo, no haber previsto la necesidad de poseer una eficaz flota de hidros, nos hace insistir nuevamente sobre este tema, ahora que estamos en vísperas de dar empleo al nuevo presupuesto de Aviación y que la formación de una Aviación nacional que reúna todo lo que hoy está desperdigado — idea que parece va a ser, al fin, una realidad —, permitirá una más fácil visión de conjunto, pudiéndose ir directamente a lo que deba atenderse con preferencia, sin temor a cotos cerrados ni susceptibilidades.

Puesto que es mucho lo que oímos sobre lo secundario de los hidros en España, no será demasiado que por segunda vez nos ocupemos de lo que a nosotros nos parece de capital importancia en la política aeronáutica de nuestro país.

Es patente lo indefensas que actualmente se encuentran nuestras islas Canarias y Baleares. Circunscribiéndonos a estas últimas, se ha dicho tantas veces que están a merced de quien quiera quedárselas, que todo cuanto dijésemos sonaría a repetición. Es triste reconocer que si aun son nuestras, es porque hemos tenido la suerte de que no sea sólo a un país poderoso a quien interese adueñarse de ellas.

Pero ese equilibrio es inestable. Estallado un conflicto, su posesión será seguramente demasiado necesaria a los posibles contendientes, y no hay que ser un lince para ver en su indefensión un grave peligro para la conservación de nuestra neutralidad.

Su defensa es cara — dicen — y nuestra pobreza nos obliga a seguir viviendo en este lamentable estado. Aparte de que lo más caro es la guerra, y siempre resultará económico lo que pueda apartarnos de ella, nosotros creemos que es cara, sí; si tratamos de defenderlas con arreglo a viejas normas, creando una poderosa escuadra, dotándolas de potente y moderna artillería y de una fuerte

guarnición, además de numerosas defensas fijas (fortificaciones, casetas lanzatorpedos, minas, etc.). Pero no se saldría de los límites de nuestro presupuesto de defensa nacional si, dejando en este aspecto lo terrestre y naval reducido a lo indispensable, encomendásemos su defensa a una flota aérea.

Esta flota, realizando la defensa desde varios puntos de la costa oriental de nuestra Península, y muy principalmente desde las mismas islas, por sus excelentes posibilidades estratégicas, tendría además la enorme ventaja de

su rapidez de desplazamiento — característica de los medios de Aviación —, lo que haría posible utilizar estos mismos elementos en otros puntos donde en un momento dado pudieran ser necesarios, aumentando así su economía.

Tan vital nos parece en nuestro porvenir este punto de la defensa de España, que, si para garantizar la defensa del archipiélago Balear fuese necesario, preferible sería invertir en esta

empresa casi todo el presupuesto de Aviación, aun cuando nada más pudiera hacerse aeronáuticamente. Contento podía estar el país del dinero así invertido y nosotros de nuestra misión, si al saberse más allá de nuestras fronteras que las Baleares eran intangibles, se aseguraba nuestra neutralidad.

Por la necesidad de que toda la acción de esta escuadra aérea que pudiéramos llamar del Mediterráneo, se desarrolle sobre el mar y a distancia de sus bases (ya que la defensa eficaz ha de ser lejana y no en aguas de las islas), insistimos una vez más en la conveniencia de que todos los aparatos empleados en ella sean hidros o que lo sean en su mayoría.

Frente a la evidente urgencia de poseer en España una numerosa hidroaviación, es desconsolador ver la proporción que en nuestra Aviación tienen los hidros. No nos cansaremos de repetir que, lejos de esa proporción exigua, éstos deberán formar el 50 por 100, aproximada-



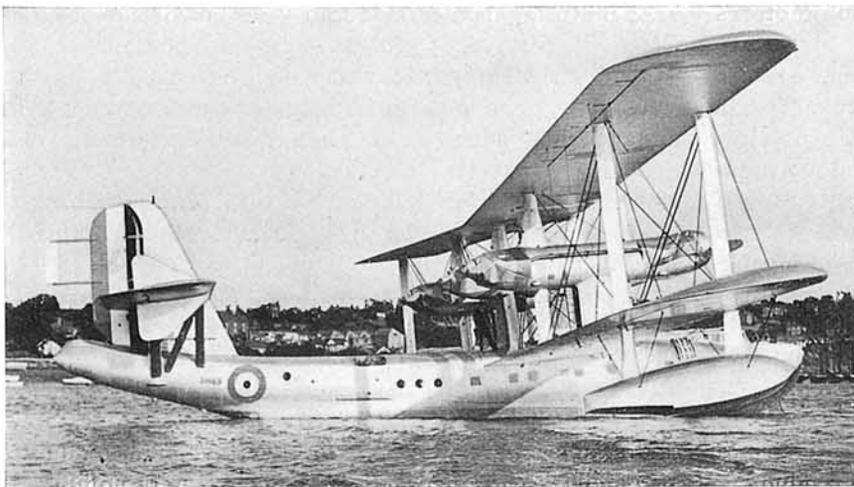
El hidroavión *Pirata*, construido en hierro galvanizado.

mente, de los aparatos de bombardeo y reconocimiento en nuestra futura Aviación independiente.

Y por creer provechoso para nosotros conocer la norma que en esta cuestión siga Italia, cuyas condiciones marítimas son tan análogas a las nuestras, veamos cuál es esta proporción en su Aviación.

Según datos que corresponden al final del año 1930, Italia tenía 103 escuadrillas en total, de las cuales 32 eran hidroaviones. Pero según otros más recientes que permiten hacer una comparación entre los aviones dedicados a cada especialidad, contando solamente la Aviación independiente — ya que las fuerzas aéreas auxiliares del Ejército y la Marina dependerán de la cuantía de éstos —, aquélla tenía cuatro Regimientos (Stormos) y un Grupo independiente de terrestres de gran bombardeo y reconocimiento y tres Regimientos y un Grupo independiente de hidros de las mismas especialidades marítimas; lo que da para los hidros una proporción del 44 por 100 aproximadamente (siete grupos en un total de 16) dentro de la Aviación independiente de bombardeo y reconocimiento italiana. Esto ocurre en la patria de Douhet, que es donde hoy se puede aprender algo sobre Aviación independiente o Armada Aérea, y donde ésta forma la mayor parte de sus fuerzas aéreas.

Y aun hay algo más. Recientemente ha podido leerse la noticia de haber formado Italia 20 nuevas escuadrillas de Aviación integradas por pilotos de reserva. De estas escuadrillas, 12 son terrestres y ocho de hidroaviones; lo que demuestra que tampoco en el entrenamiento de las reservas descuidan la necesaria proporcionalidad.



El hidroavión Short, de la Aviación Naval Inglesa.

Si nos fijamos en las maniobras llevadas a cabo por la Aviación italiana, vemos que en las realizadas en combinación con fuerzas de mar (agosto de 1932), de los dos bandos que toman parte, el A, cuya misión es, desde la costa adriática y parte de Sicilia, interceptar el paso de convoyes que desde Trípoli y Bengasí se dirigen al Sur de de la Península italiana, atacando estos convoyes y sus escoltas y bombardeando aquellos puertos, está dotado del material siguiente: dos grupos de hidros de gran bom-

bardeo S-55, dos escuadrillas de Savoia S-62, tres escuadrillas de Savoia S-59 bis, un Dornier «Do-X» y un grupo de aviones CR-20 (Fiat de caza). Es decir, que los únicos aviones terrestres que emplea son los caza CR-20, cuya misión claramente se comprende que no ha de ser acompañar a los hidros en sus largas travesías.

El bando B, cuyo objetivo era hacer los convoyes citados, fué dotado con un grupo y una sección de hidros S-55, una escuadrilla de Savoia S-59 bis, un grupo de torpederos Fiat BR, una escuadrilla de caza Fiat CR-20 y otra también de caza Ansaldo Ac-3.

La proporción de hidros empleada en estas misiones por un país poseedor de grandes terrestres polimotores, parece bastante aleccionadora; y de más enseñanza para nosotros la empleada en el bando A, que son las condiciones de empleo que mejor pueden adaptarse a nuestra situación, ya que no será nuestro caso el tratar de hacer un convoy semejante, y sí puede serlo el de necesitar impedir lo hagan otros, y más probablemente imposibilitar que escuadras o transportes de tropas protegidos puedan llegar impunemente a nuestras costas o islas.

En cuanto a las maniobras italianas de agosto de 1931, a pesar de su marcado carácter «terrestre», de los 324 aviones de bombardeo que tomaron parte en ellas, 76 eran hidros, es decir, aproximadamente el 24 por 100; acaso por estar el frente imaginario (los Apeninos) apoyado en el mar en sus dos extremos y preverse la necesidad de cruceros sobre el agua. Y son precisamente los ataques a Génova efectuados por la Brigada de bombardeo marítimo de Orbetello, de los más notables por la profundidad a que se realizan y por conseguirse la sorpresa internando mucho su ruta en el mar, lo que les permitió burlar la escucha contraria, terminando su cometido antes de ser atacados por la caza.

Ya insistimos bastante en la necesidad del empleo del hidro cuando se trata de operar en el mar, para que volvamos ahora sobre ello. Pero si diremos algo sobre su rendimiento comparado con el del terrestre, por ser éste el argumento más frecuentemente manejado por los impugnadores del hidroavión.

Como confirmación de cuanto decíamos sobre la práctica igualdad de condiciones en este aspecto, en cuanto se llega al multimotor, haciendo un estudio comparativo de las características de todos los mejores polimotores que se construyen actualmente en el mundo, se llega al siguiente resumen:

Si tomamos para comparar potencias iguales la media de 1.300 cv., encontramos que los 5.100 kilogramos de carga útil, los 210 kilómetros hora de velocidad y los 4.500 ó 5.000 metros de techo, marcan prácticamente el límite de las posibilidades actuales, tanto para los terrestres como para los hidros de esta potencia.

Tomando en un segundo escalón de potencias las com-

prendidas entre 2.000 y 2.250 cv¹, la carga útil llega a los 10.300 kilogramos, la velocidad a los 225 kilómetros hora y el techo a 4.000 ó 5.000 metros. Siendo de advertir que las características dadas, que son en extremos — en cuanto a carga útil y velocidad — a los que sólo los mejores llegan, corresponden las primeras al *Latécoère 380* y las segundas al *Rohrbach Romar II*, ambos hidros.

Para que la comparación sea en condiciones más iguales, podemos hacerla con dos aparatos de la misma casa constructora, los dos trimotores y con el mismo número de caballos (con el mismo motor): el *Latécoère 350*, terrestre, y el hidro de canoa *Latécoère 501*, recientemente construidos. Sus características son las siguientes:

	Late. 350, terrestre	Late. 501, hidro
Potencia.	1.200 cv.	1.200 cv.
Peso en vacío.	4.400 kgs.	3.730 kgs.
Peso total.	6.500 »	6.050 »
Carga útil.	2.100 »	2.320 »
Peso por metro cuadrado.	86,8 »	75,6 »
Peso por caballo.	5,4 »	5 »
Velocidad máxima.	238,5 kms.-h.	240 kms.-h.
Techo.	6.250 ms.	5.650 ms.
Radio de acción.	800 kms.	1.000 kms.

Por último, de los 3.400 a los 7.200 cv., las cargas útiles van desde los 12.000 a los 25.000 kilogramos aproximadamente, en terrestres e hidros, no pudiendo hacerse muchas comparaciones en estas grandes potencias, por ser pocos los aparatos aun construidos.

En cualquiera de los escalones escogidos, se comprende la posibilidad de mejorar algunas características sacrificando otras, habiéndose tomado como términos de comparación las que dan las casas constructoras con motores sin compresor.

En verdad que la comparación no permite tomar en serio la argumentación del «mucho menor rendimiento». Puede decirse que prácticamente, en polimotores, son equivalentes aviones e hidroaviones hoy en uso; mejorando en algunos casos el terrestre al hidro o recíprocamente, según las casas constructoras o la finalidad con que hayan sido construidos, y en la misma proporción en que se puedan mejorar entre sí dos terrestres o dos hidros de igual potencia. Claro está que hablamos sólo de los aparatos en servicio o que pudiéramos llamar de serie prescindiendo de los preparados especialmente para record o raid.

Por otro lado, la afirmación de que los multimotores dan suficiente seguridad para ir sobre el mar, supone aceptar implícitamente una disminución de su rendimiento. Es evidente que los aviones multimotores no garantizan un aumento de seguridad más que en la medida que son susceptibles de volar correctamente con uno o varios motores parados. Esta seguridad no es indispensable al hidro, ya que la necesidad de tomar agua por averías no puede considerarse, en general, como fatal contingencia, ni aun siendo de noche si se lleva iluminación propia. Y si la seguridad ha de depender de la posibilidad de parar uno o varios motores, y el terrestre sobre el mar no puede prescindir de esta reserva de potencia o multiplicación de motores dentro de potencias iguales, queda, por decirlo así, disminuída la potencia *másica* de su con-

junto *motor*, aparte del aumento de las resistencias nocivas por el aumento de motores y sus soportes.

Es notorio que dentro de nuestra Aviación se carece de una política de hidros, y aun sería más exacto decir que actualmente casi existe política anti-hidros, disimulada en último extremo bajo la exigencia de no multiplicar los tipos de avión; como si este interesante principio pudiese aconsejar nunca prescindir de lo más necesario. El ideal sería el avión único, capaz de todos los cometidos, pero ya es sabido que no es realizable, como no lo es en Marina el barco único.

Al hablar de prototipos, se echa de menos el hidroavión de gran bombardeo. Los programas de construcciones de hidros son mezquinos, aun dentro de la pobreza de todos nuestros programas. Puede decirse que ni siquiera en papel estamos decididos por el hidro, que pudiera ser base de una modesta flota. Y no es porque en el mundo no existan tipos de aparatos que llenen las misiones a las que ésta tendría que atender; es que al parecer, el hidro de gran bombardeo no lo queremos contar entre las necesidades urgentes de nuestra Aviación.

Si los actuales tipos en servicio resultasen anticuados o poco aptos, no sería difícil, con la experiencia adquirida, ir por nuevos caminos; sin que esto sea intentar prejuzgar la utilidad de los actuales. Nuestras industrias y nuestros ingenieros aeronáuticos están sobradamente capacitados para ello. Modelos que imitar no faltarían. Desde los partidarios de la madera y las aleaciones ligeras, hasta las modernísimas construcciones en acero inoxidable, hay abundantes ideas en todos los países, y no creemos que no las haya también en España si se piden o estimulan.

El hidro inglés más moderno y de mayor tonelaje, el *Short R. 6/28*, de 5.580 cv. — aparato de bombardeo, cuya descripción puede verse en el número 6 de esta REVISTA —, tiene la parte inferior de su casco construida en acero inoxidable. La firma Vickers-Supermarine ha evolucionado recientemente a este sistema de construcción en los grandes hidros. En otra ocasión hablamos también del anfibio *Bosse*, construído enteramente de este acero en los Estados Unidos. No creemos que lo que es una cosa resuelta en otros países, fuese de una dificultad insuperable para nuestros ingenieros.

Claro está, que con el presupuesto actual de Aviación, sería cosa larga el llegar al estudio de este tipo nacional y su realización en serie. Pero de este presupuesto no saldrá nunca una Aviación; para tenerla — si no renunciamos a ella —, será necesario un aumento muy notable de él, y podrían tenerse preparados, como programa mínimo, el estudio y experimentación del prototipo y el plan a desarrollar, lo que permitiría realizar éste rápidamente en cuanto el factor económico lo consintiese.

La realidad se impone siempre, y es inútil cuanto se haga para disfrazarla o no quererla ver. Una fuerte flota de hidros que guarde nuestras costas y nos garantice la posesión de nuestras islas, es una de nuestras primeras necesidades como Aviación defensiva. A ella debe atenderse preferentemente, y creemos que su construcción y sostenimiento no están fuera del alcance de nuestros presupuestos de defensa nacional.