

# La Aviación Militar

*Conferencia dada por el Jefe de Aviación Militar D. Angel Pastor Velasco  
en el reciente Curso de Coroneles del Ejército.*

ES éste el primer año que se concede la importancia debida a las prácticas de Aviación que constituyen parte integrante del Curso de Coroneles.

Si el objeto de este curso es proporcionar al futuro generalato el suficiente conocimiento de todas las Armas, para poderlas mandar, resalta más esta necesidad en la de Aviación, por la que ninguno de los actuales coroneles ha pasado y que es al mismo tiempo la más nueva y la más compleja.

El único contacto práctico que el Ejército ha tenido con las unidades aéreas ha sido en Africa, donde, por carencia de doctrina oficial y consiguiente desconocimiento de la táctica aérea, el empleo que allí se hizo de la Aviación no fué siempre el que hubiese permitido obtener de ella el máximo rendimiento, y muchas veces ni siquiera uno suficiente.

La Aviación es más que un Arma. Por la extensión de sus aplicaciones, que abarcan la guerra terrestre, la marítima y la aérea; por su técnica múltiple, tanto en lo que es privativo de ella (técnica de vuelo y de construcción aeronáutica) como en las modalidades que su aplicación al vuelo introduce en las técnicas militares, armamento, radio, sanidad, etc.; por su personal de muy variada preparación y por los problemas nuevos que ha creado, tanto en los elementos marciales como en los civiles, que pueden llegar a motivar una revolución en la vida urbanística, excede de la homogeneidad o similitud en personal y conocimientos que es peculiar de cada una de las Armas del Ejército y viene a constituir una tercera fuerza armada de características tan diferenciales como las del Ejército y la Marina.

Parecerá una herejía, a los que no estén en el detalle de los servicios y necesidades del Arma aérea, y, sin embargo, es cierto que el servicio Radiotelegráfico de Aviación, por ejemplo, tiene un volumen análogo al del servicio Radiotelegráfico militar y mayor importancia internacional por las necesidades de enlace que crea el tráfico aéreo.

El número de ametralladoras de la Aviación militar, de la modestísima Aviación militar actual, una vez armada, no será inferior al total de dichas armas en el resto del Ejército.

Pero no solamente por la complejidad de sus necesidades se sale la Aviación del encuadramiento del Ejército y de la Marina, sino principalmente por su capacidad para hacer la guerra aérea, es decir, para llevar a cabo un conjunto de operaciones sobre el país enemigo, con independencia absoluta del resto de los elementos armados de la Nación, operaciones que pueden conducir a la terminación de la guerra si se cuenta con fuerzas suficientes y se emplean acertadamente.

No quiere decir esto que cada uno de los elementos

marciales deba hacer la guerra por su cuenta, pues es condición fundamental para el éxito la perfecta coordinación de todos los elementos de la Nación puestos en juego en la lucha. Así, pues, la dirección de la guerra, la alta dirección, ha de ser llevada y preparada por un organismo superior en que intervengan tanto el Ejército como la Marina y la Aviación, y los elementos civiles que dirigen la política exterior y la vida interna de la Nación.

En Inglaterra existe un organismo destinado a proporcionar a políticos y a generales de las tres zonas de los elementos armados la preparación necesaria para la resolución de los problemas que atañen al Imperio Británico, lográndose con ello una preparación común y un enlace que debe producir los mejores resultados.

Ese Consejo Superior de la Guerra que preconizamos, debe comenzar por estudiar detenidamente las condiciones del país, los probables enemigos y aliados, la participación que en la posible guerra hayan de tener el Ejército, la Marina y la Aviación, y, en vista de ello, preparar estos elementos en la forma conveniente, comenzando por la distribución de los créditos que la potencialidad económica del país permita dedicar a su defensa armada.

Hemos nombrado la guerra aérea. Esta guerra aérea que lleva a cabo la Aviación, se dirige precisa y fundamentalmente contra tierra, contra todas las manifestaciones de vida del enemigo, civiles y militares, para producir un colapso material y, en último término, el de la moral de la población enemiga forzándola a la cesación de su resistencia.

Para llevar a cabo estas misiones fundamentales de ataque a objetivos terrestres, necesita la Aviación muchas veces combatir en el aire, pero esta lucha aérea entre unidades de Aviación será resultante de tratar de impedir la realización de la misión principal de las fuerzas aéreas, que, lo repetimos una vez más, es el ataque a la superficie.

Sin embargo, el combate aéreo se producirá constantemente. Todo avión debe estar preparado para él desde el momento en que inicia el vuelo hasta su aterrizaje, y sus efectos son los más temibles y más eficaces en el desgaste de la fuerza aérea.

Además, y dentro ya de los objetivos terrestres, lo que menos interesa a la Aviación es el Ejército, que se defiende bastante bien con la dispersión, la vigilancia y con sus armas, las especiales contra blancos aéreos y las usadas normalmente en la lucha en tierra. Un día de combate empeñado con otro Ejército, causará muchas más bajas a las tropas terrestres que un continuado ataque aéreo. Por esto los ataques de la Aviación contra el Ejército raramente se llevarán a cabo, si no es para cooperar en el combate terrestre.

No es el mismo caso el de la Marina, que tiene un enemigo terrible con la Aviación. Una bomba o un torpedo

basta para hundir o dejar por mucho tiempo fuera de combate una gran unidad naval, cuyo coste, aparte de la importancia moral y material que su pérdida supone, puede compensar las pérdidas de personal y material que la Aviación sufre en el ataque al barco.

Para las fuerzas sutiles, si bien el blanco es más difícil, también basta para su destrucción una bomba de mucha menos capacidad. Los submarinos son fácilmente descubiertos, perseguidos y combatidos con cargas de profundidad desde los aviones.

El interior del país se defiende de los ataques aéreos principalmente por la Aviación, tanto por la de caza que se opone materialmente a las incursiones enemigas, como por las represalias por parte de la de bombardeo, y en segundo término, por una completa organización de medios activos y pasivos adscritos a la defensa de los puntos sensibles y que son servidos por un personal que no puede propiamente llamarse militar en su mayoría, pues su sedentarismo aun en casos de guerra, permite echar mano de hombres cuya aptitud física no les consiente el ejercicio activo de la vida militar de movimiento, y de otros que en paz y en guerra desempeñan funciones civiles o militarizadas, y solamente en el momento de alarma, cuando cesa por precisión esta actividad suya normal, acuden a sus puestos de combate.

Si los principios fundamentales del Arte de la Guerra tienen aplicación en todas las formas de ésta, cada una de estas formas tiene características propias que han de ser tenidas en cuenta para la aplicación de dichos principios: seguridad, economías de fuerzas, etc.

Las características de la guerra aérea, son:

1.º *La velocidad.* — Las operaciones se realizan hoy a velocidades próximas a los 200 kilómetros por hora y muy pronto se llegará a los 300 kilómetros con normalidad. Esto imprime un carácter especial de prisa y de celeridad en todo lo relativo a la guerra aérea, lo que requiere una preparación cuidadosa y crea difíciles problemas en la práctica.

2.º *Fugacidad.* — La escasa duración de la permanencia en el aire de los aviones, hace que todo se desarrolle en segundos y a lo más en minutos. La continuidad de efectos se ha de obtener por la acumulación de efectivos o por la reiteración de vuelos de los aviones, lo que produce gran fatiga en el personal y material, que se resentirá pronto de falta de entretenimiento.

3.º *Servidumbres topográficas.* — Las fuerzas aéreas tienen que partir y regresar en campos perfectamente preparados con anterioridad, y el que no puede hacerlo se pierde, al menos temporalmente.

4.º *Servidumbres atmosféricas.* — Esta es mayor en operaciones de corto radio de acción, como son la generalidad de las desempeñadas en cooperación con el Ejército y los de defensa aérea, pues el mal estado de un campo, la niebla, etc., pueden impedir en absoluto la actuación de determinadas fuerzas aéreas y la realización de ciertas misiones, como la fotográfica, imposibilitada si falta la luz necesaria; pero en acciones de gran envergadura, en la que la fuerza ejecutante parte de varios puntos donde se ha desplegado con anterioridad y que no

todos en el mismo momento estarán inutilizados, con las posibilidades actuales del vuelo sin visibilidad exterior y navegación radiogoniométrica o astronómica, es casi seguro que todos los días puedan ser alcanzados los objetivos previstos.

5.º La Aviación es totalmente incapaz de ocupar y mantener el terreno enemigo, para lo que se requiere absolutamente el concurso del Ejército.

6.º *Movilidad.* — De la movilidad táctica ya hemos hablado. La estratégica es inmensa para el material de vuelo, pero éste no puede actuar si no tiene en cada aerodromo suficiente aprovisionamiento de combustible y municiones. De aquí se infiere que, si no ha sido preparado este depósito con anterioridad, al tener que transportarlo en automóvil, resulta la movilidad estratégica análoga a la de las fuerzas motorizadas. Si con antelación se ha distribuido convenientemente el aprovisionamiento necesario en todos los frentes, la movilidad estratégica es casi absoluta.

Resulta imprescindible, para no ahogar las posibilidades de la Aviación, que todas las unidades dispongan de medios propios para transportar su personal y su material. Para dar una idea de lo que esto supone diré que un regimiento francés de seis escuadrillas de bombardeo y una de caza nocturna, con su parque y trenes de iluminación, necesita 450 carruajes de todas clases con motor, aparte de los remolques y las motocicletas.

7.º En tanto que el Ejército desplegado pone al país que se encuentra a su retaguardia al abrigo de acciones importantes del Ejército enemigo, la fuerza aérea, por numerosa que sea y bien distribuida que esté, no resguarda al país; pero tampoco puede ser éste cubierto por su Ejército ni por su Marina de la amenaza aérea; y

8.º *La importancia de la iniciativa individual.* Cada avión en vuelo es un ente independiente sometido a influencias morales y materiales de todo orden que, aun siendo parte integrante de grandes unidades, en formación, puede verse obligado a obrar por su cuenta sin posibilidad de recibir órdenes en el momento de actuar. Una vez efectuada en tierra la coordinación y la preparación de la operación, la ejecución en el aire, aunque coordinada, será individual. Por esto es preciso que cada uno de los tripulantes de toda la fuerza aérea, no sólo conozca perfectamente el objetivo principal y los secundarios de cada operación, sino que ha de estar enterado al detalle de la situación general de las operaciones, con objeto de contribuir a su éxito, en cuanto pueda, cada vez que se encuentre falto de enlace momentáneo. No hay que olvidar tampoco la enorme extensión que abarca cualquier vuelo, por corto que sea.

La rapidez con que se suceden las cosas es tal, que desde que se descubre un enemigo aéreo hasta que se rompe el fuego, por mucho que la casualidad ayude, dada la limitación del alcance visual, no excederá de uno a dos minutos. En este tiempo se ha de enterar el mando de la situación, dar las órdenes precisas y ponerlas en ejecución. Se ve la dificultad que esto supone para el cerebro humano (así se reconoce en todo el mundo la gran dificultad para preparar el Alto Mando Aéreo), así

como el problema material de seguridad y celeridad en las transmisiones.

Por de pronto, hay que crear y estimular el hábito de la velocidad, determinando una aceleración en los reflejos psicológicos, y este problema fundamental causa a veces pequeños efectos desagradables, porque el mando terrestre suele interpretar ciertas necesidades de la Aviación en este orden, como un acto de independencia o desafección, o de incumplimiento de deberes normales militares. Toda fuerza aérea debe habituarse a partir en el momento que se le ordene sin perder tiempo que no sea el estrictamente destinado a la preparación del material, por nimio que sea el cometido que lleve, y esto es incompatible con las despedidas que la cortesía militar impone como reglamentarias. Siguiendo estas fórmulas no hay hábito posible de velocidad suficiente.

Esto ocurre también con la necesidad de acudir inmediatamente a reparar los aviones momentáneamente averiados, cosa imposible si el jefe de cada aerodromo no tiene a su disposición pasaportes y listas de embarque autorizadas. Cuesta mucho más caro el retraso que la obtención normal de estos documentos impone, por el riesgo que el material corre y por la lentitud funcional, incompatible con el espíritu que ha de tener el personal del aire.

También la gestión burocrática choca con el espíritu de la Aviación y con sus necesidades. Estas surgen en momentos dados y hay que atenderlas con la máxima rapidez. Por los medios actuales hemos llegado a casos en que un avión que no puede durar diez años, está cerca de dos pendiente de tramitación de una reparación que se lleva a cabo en menos de dos meses.

En resumen, que aun dependiendo la Aviación del Ministerio de la Guerra, necesita criterio diferente en muchos casos.

Este mismo reflejo de la velocidad necesita ser desarrollado en el personal terrestre de la Defensa Antiaérea, lo que requiere una unión íntima con las fuerzas aéreas, unión que sólo puede conseguirse con un mando único constituyendo grandes unidades mixtas y ejercido por alto personal del aire. Esto, además de la necesidad psicológica, llenará el de la perfecta instrucción, pues de ese modo el personal de la D. C. A. estará al corriente del material del Arma aérea, de sus posibilidades y de su espíritu.

La guerra aérea tiene su momento más oportuno en el periodo de movilización y concentración del Ejército. Debe desencadenarse con la máxima violencia a partir del instante mismo de la declaración de guerra y hay quien recomienda adelantarse a esta formalidad. Durante los primeros días del estado de guerra, en que por bien preparado que esté el paso de la situación normal de paz a la guerra, la nación se encuentra en un trastorno de todas sus manifestaciones vitales, es cuando tiene más probabilidades de éxito la acción intensa de los bombardeos aéreos, al perturbar de tal modo la vida civil y militar, que la resistencia llegue a ser punto menos que imposible.

En el período de movilización todo se encuentra en transformación. El personal movilizable abandonó sus

ocupaciones habituales para incorporarse a sus destinos militares; el Ejército se hace cargo de los transportes, que se llevan a cabo con gran intensidad, tanto de personal que se incorpora a sus unidades, como de unidades formadas a los puntos de despliegue y de todo género de material que se acopia y distribuye para el abastecimiento del Ejército, de la población y de las industrias, y éstas se transforman adaptándose a la fabricación preferente de toda clase de material de guerra. Todo esto, sostenido y alentado por la moral y el afán de vencer de la población civil.

La misión de la Aviación es oponerse a que todo esto se verifique tranquilamente y a que el enemigo aéreo consiga los mismos efectos sobre el territorio propio.

Los blancos u objetivos que se presentan para la Aviación son: Las industrias de guerra de todas clases; las industrias civiles; las centrales térmicas o hidráulicas que proporcionan fuerza motriz a todas; los pantanos (de que depende en gran parte la agricultura y por consiguiente el abastecimiento nacional de víveres, difícil de atacar de otro modo por la natural dispersión de sus elementos productores); las comunicaciones, en las cuales como puntos sensibles se presentan: los nudos, que si bien son más fáciles de alcanzar y averiar, son también más fáciles de reparar por los elementos con que para ello cuentan, y las obras de arte alejadas de las estaciones; por último, los aerodromos.

Es difícil dar *a priori* un orden riguroso de preferencia a los objetivos. La urgencia de su destrucción vendrá indicada por las condiciones particulares de cada guerra. Si el enemigo cuenta con Aviación poderosa habrá que atender a ésta con preferencia. Lo mismo que la guerra aérea tiene en el suelo sus objetivos, así también la Aviación enemiga ha de ser destruída o inmovilizada en tierra, inutilizando o embotellando los aerodromos y destruyendo la industria.

Si la Aviación enemiga no es muy temible, tendrán preferencia las comunicaciones o industrias de guerra, y en cuanto el grado de destrucción de éstas perturbe el funcionamiento militar de modo que permita alargar el plazo en que la acción de la Aviación siga siendo preponderante, hay que actuar con decisión y en masa sobre la capital y poblaciones importantes para determinar el pánico en la población civil.

Con anterioridad se tendrá estudiado, para cada campaña, con todo detalle la prelación de objetivos y el despliegue adecuado de la fuerza aérea de bombardeo, que deberá tener lugar en aerodromos ya estudiados, pero secretos, sin que hasta las horas que precedan a la declaración de guerra se realicen en ellos las obras necesarias para ponerlos en estado de utilización. Los primeros bombardeos podrán ser efectuados partiendo de los aerodromos de paz más avanzados y aterrizando en los de guerra al regreso de la misión, para continuar ya saliendo de éstos.

Igualmente, estarán desde tiempo de paz construídos los depósitos de combustibles y bombas, en puntos convenientemente escogidos en buenas comunicaciones con los aerodromos de guerra, y se tendrá estudiado y apar-

cado, si es militar, o en servicio civil si es de requisita, el material de transporte, siempre a la inmediación de los depósitos para no retrasar las operaciones de abastecimiento. También estarán atendidos, hasta donde sea posible, y estudiada la prolongación a los aerodromos, de la red terrestre de comunicaciones, que debe doblar a la red radiotelegráfica con objeto de que ésta se dedique con preferencia a los servicios con los aviones en vuelo y la terrestre a la transmisión de órdenes y noticias.

Para la protección contra los ataques aéreos enemigos se apostarán unidades de caza en los puntos convenientes para que puedan acudir en tiempo oportuno a cortar el paso al enemigo, se instalarán los medios de defensa terrestre activos y pasivos de que se disponga y, como base de todo, un servicio de escucha e información con un perfecto sistema de comunicaciones que es fundamental para la defensa.

Para prevenir los efectos de los bombardeos deberá, desde tiempo de paz, atenderse a la posible dispersión de las industrias que han de constituir los objetivos más interesantes y de los edificios dentro de cada industria, a pesar de lo antieconómica que esta medida resulta. Las centrales deben construirse enterradas y a prueba de bombas, tanto explosivas como de gases; y en todos los centros de población y demás puntos sensibles estudiarse un sistema de abrigos para proteger al personal durante los ataques aéreos.

Muy de tener en cuenta en las redes electrificadas es la necesidad de disponer de material de tracción con motor térmico, pues las estaciones electrificadas son muy fáciles de interrumpir.

Hemos dicho que el combate aéreo resultará impuesto cuando no se pueda llegar al objetivo de otro modo que combatiendo. Pueden resultar así hasta una o varias verdaderas batallas aéreas, que el mando no deberá afrontar, si puede evitarlas, más que en el caso de poder infligir al enemigo tantas pérdidas que compensen las sufridas por las fuerzas propias, pues estas pérdidas ocasionarán, si son grandes, la paralización o, por lo menos, la falta de eficiencia suficiente de los ataques aéreos por un tiempo más o menos largo.

Hemos dicho que la red de acecho es la base de la defensa aérea. Dado el tiempo escasísimo de que se dispone desde que se señala al enemigo hasta que debe ser interceptado por la caza propia, o por la escuadra aérea ofensiva si el mando decidiera dar una batalla, es preciso que la coordinación entre esa red de acecho y la Aviación sea perfecta e instantánea, lo que no puede lograrse sin el mando único, o sea, sin que dependa toda la red de la defensa del jefe supremo de las fuerzas aéreas.

En el plan de destrucción se ha de atender al mantenimiento de los efectos logrados, ya que de otro modo en un plazo de horas o de días se habrán reparado los daños causados y restablecido los servicios total o parcialmente; de manera que hay que dedicar cada día una fracción a prolongar los efectos obtenidos en la destrucción inicial que se efectuará en masa.

Para que las operaciones aéreas puedan ser resolutivas en la guerra, es preciso que las fuerzas aéreas sean lo su-

ficientemente numerosas, a fin de que todos los objetivos importantes puedan ser atacados en muy pocos días; dado el esfuerzo económico que ello representa, se preconiza el abandono de la Aviación de cooperación, dedicando todos los créditos a la adquisición de material de bombardeo.

Se justifica esta decisión por el hecho de que durante el tiempo en que la Aviación actúa como fuerza principal y casi única, la falta de Aviación de cooperación en el Ejército ejerce poca influencia en las operaciones terrestres, ya que las fuerzas de cobertura que se encuentran frente a frente, ni por su número ni por sus medios de aprovisionamiento podrán obtener resultados importantes para la decisión de la guerra, mientras que la Aviación destinada a servir a estas tropas puede hacer mucha falta en las operaciones de la Aviación independiente. En cambio, si no se llega a una decisión por la guerra aérea y el Ejército inicia sus operaciones, la Aviación, cuyo papel descende ya en importancia, puede prestarle cuantos elementos necesite. Además, ciertos servicios de cooperación pueden ser prestados por aviones civiles de turismo.

No existe hoy nación alguna que cuente con una Aviación suficiente para aspirar a obtener la resolución de la guerra por las operaciones aéreas exclusivamente. Las ideas nuevas revolucionarias tardan en ser adoptadas íntegramente, y sólo poco a poco se van aumentando, esto sí, de un modo continuo, la proporción de créditos destinados a la Aviación con relación a los del Ejército y Marina.

En los teatros de operaciones coloniales la Aviación actúa con una seguridad mayor que en la guerra normal, por la falta de enemigo aéreo, aunque, en cambio, suele estar escasa de instalaciones y elementos de todas clases de los que constituyen la infraestructura.

Dijimos antes que el empleo que se hizo del Arma en Marruecos no había sido el más apropiado para obtener el rendimiento que la Aviación puede dar, y vamos a decir dos palabras sobre las peculiaridades de la Aviación colonial.

Dada la gran dispersión del enemigo, su forma de combatir y su carencia de instalaciones en la retaguardia, es escasísimo el efecto material que la actuación aérea causa en las fuerzas armadas enemigas, aunque puede contribuir y contribuye efectivamente en los combates terrestres, siendo interesante hacer uso de los paineles de identificación y señalamiento para la eficacia de esta cooperación, más necesaria por la confusión que introduce el empleo de auxiliares indígenas y que, en cambio, no presenta el inconveniente para las fuerzas que los usan de señalarse lo mismo al avión propio que a los enemigos.

La acción de bombardeo no debe llevarse a cabo de un modo deslavazado e interrumpido, ni cambiar cada día de objetivos: con esto se conseguirá fatigar al personal y material obteniendo escasos resultados.

El empleo de la Aviación de bombardeo debe hacerse en masa, para obtener un efecto moral y material máximo, en los primeros momentos de un levantamiento. Puede ser de un efecto resolutivo este bombardeo y evitar la

movilización y transporte de columnas, con la repercusión moral que tiene siempre en la Metrópoli el recrudecimiento de operaciones de esta clase.

Si no se ha logrado por esta acción intensa inicial dominar la moral del enemigo, cabe también operar con Aviación contra una región determinada, mediante una acción continuada y metódica que la mantenga en un estado de alarma durante un plazo indefinido, hasta hacer su vida muy difícil. Se impedirán los zocos en toda la zona considerada, y los bombardeos más o menos copiosos se sucederán día y noche con cierta frecuencia y a horas variadas, de modo que la intranquilidad no cese. Es preciso estudiar las fuerzas con que se cuenta y la extensión de la zona que ha de ser combatida por este procedimiento, que requiere, naturalmente, la aplicación de una fuerza proporcional. De otro modo, el resultado no puede lograrse.

Cuando hayan de ser empleados los gases es todavía más precisa la concentración de efectos, y los proyectiles arrojados, tanto en el momento inicial para producir la infección, como después para mantenerla, han de ser precisamente calculados con arreglo a las superficies que deben ser batidas. Si no, es perder tiempo y dinero.

Recalcamos la necesidad de preparar el mayor número posible de campos; la existencia de éstos multiplica la eficacia de la Aviación. E igualmente insistimos sobre la necesidad de que todo el personal de las fuerzas aéreas esté perfectamente enterado de la situación general y de las intenciones del mando para aprovechar la iniciativa individual mayor aún aquí que en la guerra normal, por los menores efectivos que han de actuar y por la multiplicidad de los pequeños objetivos que pueden presentarse al aviador, que así aprovechará bien sus vuelos.

Caso particular para nosotros es el Sahara. Sus características fundamentales son la casi imposibilidad de ocultación por parte del enemigo y los pequeños núcleos en que éste se puede presentar por la dificultad de mantenerse grupos importantes concentrados en un punto.

La Aviación debe descubrirlos siempre y puede perseguirlos y combatirlos hasta el exterminio total de personas y camellos de cada fracción, por lo que la fuerza aérea puede y debe ser el principal elemento de Ejército de la soberanía en ese territorio.

La única dificultad consiste en el aterrizaje, en cuyo momento, si se trata de aviones de reconocimiento, el enemigo adquiere la superioridad táctica y se apoderará de los tripulantes. Esto se evita utilizando multimotores que suprimen casi todos los riesgos de avería y que tengan capacidad de carga suficiente para transportar a bordo una tripulación lo bastante numerosa, ocho o diez personas, que les permita mantenerse en tierra por sus medios mientras pueden ser socorridos por otros aviones. Veinte hombres con dos ametralladoras, que es la tripulación de dos aviones, imponen suficiente respeto para ser dueños de sus decisiones mientras la situación se resuelve.

Estos mismos aviones pueden prestar los interesantes servicios de transportar el relevo de pequeños destacamentos de víveres, de material de guerra o de enfermos, transportes que crean problemas graves en el Sahara por las grandes distancias y la falta de caminos; además son aptos para reconocimientos y pasan a ejercer la acción de dominio, castigando fulminantemente las tribus que en un momento dado pudieran sublevarse. Las tropas del Ejército se reducirían a la guarnición de los aerodromos y bases de aprovisionamiento de todo orden.

#### UN NUEVO AVIÓN FRANCÉS DE GRAN BOMBARDEO



Una vista en vuelo del avión francés de bombardeo *LeO 203 Lioré & Olivier*, movido por cuatro motores *Gnome-Rhône*, «Titan» K-7, de 300 cv. Puede llevar una carga militar de 2.678 kilogramos, a una velocidad máxima de 215 kilómetros hora.