

## Preparación de la guerra aérea

Por FRANCISCO FERNÁNDEZ G.-LONGORIA

Comandante de Aviación

(Continuación)

### El arma aérea

Para llevar a cabo con verdadera eficacia las acciones ofensivas que hemos visto ser objeto de la guerra aérea, el avión tiene que cumplir dos condiciones: representar una potencia ofensiva tal que suponga una amenaza real de destrucción de cualquiera de los objetivos cuyo ataque pueda interesar a los fines de la guerra, y poseer cualidades adecuadas para vencer o superar las medidas defensivas que el enemigo pueda oponerle. La primera condición se traduce prácticamente en gran capacidad de carga y extenso radio de acción; la segunda implica gran velocidad, elevado techo y fuerte armamento defensivo. Ambas condiciones son hasta cierto punto antagónicas, por ser las características de todo avión, para una potencia dada, un compromiso, en el que aparecen encontrados la velocidad, la carga y el techo.

Durante mucho tiempo el estado de la técnica aeronáutica no permitió armonizar de un modo satisfactorio estas diferentes características, por cuya causa, para conseguir que un avión tuviese aceptables condiciones ofensivas, esto es, capacidad de carga y radio de acción suficientes para las necesidades de la guerra, era forzoso sacrificar otras cualidades, resultando lento y de escaso techo, y, por tanto, en situación poco favorable frente a la defensa aérea enemiga. Con tales aviones la posibilidad de efectuar acciones ofensivas de la debida importancia, aparecía rodeada de riesgos y dificultades, y resultaba, por tanto, muy aleatoria.

Pero en el transcurso de los últimos años, una verdadera revolución de la técnica aeronáutica, cuyos principales exponentes son los dispositivos de hipersustentación, los motores sobrealimentados, las hélices de paso variable y un extraordinario aumento de finura aerodinámica de los aviones, ha conducido a la producción de nuevos tipos cuyas características de todo orden responden de tal forma a las exigencias de la guerra, que con ellos se sitúa la ofensa aérea en un plano realmente nuevo, de positiva eficacia.

Los nuevos aviones poseen, en efecto, al mismo tiempo, velocidades próximas a 400 kilómetros por hora, techo de 7.000 metros, capacidad de carga hasta de 2.000 kilogramos de bombas, y autonomía de seis a diez horas de vuelo.

Su manejo está facilitado en amplia escala por una serie de perfeccionamientos accesorios, tales como el piloto automático, el radiogoniómetro y los instrumentos de vuelo sin visibilidad exterior. A la vez ofrecen una seguridad casi absoluta de funcionamiento y una gran duración en servicio.

Unas fuerzas aéreas equipadas con este material, tendrán, en la casi totalidad de casos previsibles de guerra continental, un alcance suficiente para atacar cualquier punto del territorio enemigo con bombas de las características que mejor convengan en cada ocasión, según la naturaleza del blanco. Dichas fuerzas aéreas, si cuentan con los debidos efectivos, estarán, por consiguiente, capacitadas, en lo referente a su potencia ofensiva, para realizar cuantas destrucciones superficiales pueda exigir el desarrollo de la guerra aérea.

Como cualidades defensivas, entendiendo por tales aquellas que han de servirles para librarse de la acción de la defensa aérea enemiga, dichas fuerzas contarán principalmente con la protección de su alta velocidad y elevado techo. La influencia de estas características de vuelo en el valor de la defensa aérea es, como se sabe, tan directa, que todo aumento de velocidad o techo produce una disminución en la eficacia de esta defensa, en sus dos ramas: armas antiaéreas y Aviación de caza.

En relación con las armas antiaéreas, el aumento de techo hace bajar rápidamente su rendimiento, a causa de efectuarse el vuelo en zonas donde es mayor la dispersión del tiro, llegándose incluso a anular la acción de dichas armas en el momento que el avión vuela a una altura mayor que su alcance máximo. Tal ocurre ya con las ametralladoras, perdiendo por esta causa la defensa, en gran número de casos, uno de sus más valiosos elementos, pues las armas automáticas, por su rapidez de tiro, facilidad de emplazamiento y posibilidad de ser empleadas en gran número a causa de su reducido coste, son para la Aviación el enemigo más temible que puede atacarla desde tierra. El aumento de velocidad, por su parte, aumenta los errores de puntería, hace decrecer la precisión del tiro y reduce proporcionalmente el tiempo empleado en atravesar la zona batida.

En relación con la caza, el aumento de techo y velocidad

tiene la consecuencia inmediata de dificultar el contacto y hacer igualmente más difíciles las maniobras de ataque. Por otra parte, las altas velocidades dificultan el funcionamiento preciso de la red de acecho y crean una gran cantidad de nuevos y difíciles problemas para la intercepción.

Cierto es que tanto la caza como el armamento antiaéreo han experimentado grandes progresos. Pero éstos no parecen ser de magnitud equivalente a los del material de bombardeo.

Por lo que se refiere a la acción de las armas antiaéreas, los perfeccionamientos de la dirección del tiro, el aumento de velocidad inicial, y la aparición de armas automáticas de calibres que llegan hasta 40 milímetros, que son los principales progresos realizados desde la guerra, aun siendo de gran valor, no parecen equilibrar el aumento que se observa en proporción de más de dos a uno, de la altura práctica de vuelo y la velocidad propia del blanco. Las alturas de vuelo en la actualidad rebasan el alcance verdaderamente eficaz de la artillería. El producir a esas alturas concentraciones de fuego suficiente para conseguir probabilidades aceptables de impacto en el tiempo, cada vez más escaso, de tránsito del avión por la zona batida, presenta grandes dificultades y ha de exigir una acumulación enorme de bocas de fuego, imposible de armonizar con el gran número de objetivos que será preciso defender.

Aunque es imposible formarse una idea, siquiera aproximada, del valor absoluto que pueda tener la acción de las armas terrestres contra las unidades aéreas modernas, podemos fundarnos en las razones apuntadas para deducir que las armas antiaéreas, en su estado actual, no constituyen un obstáculo capaz de impedir la realización eficaz de los ataques aéreos, sino solamente un elemento de desgaste del arma aérea, dentro de unos límites al parecer perfectamente soportables.

En lo que respecta a la caza, ésta tropieza, para desenvolver sus características en la misma proporción que lo ha hecho el bombardeo, con graves problemas inherentes a la utilización práctica de las enormes potencias necesarias y a la exigencia de que el avión de caza posea condiciones especiales de manejabilidad y resistencia. Nada permite suponer que estas dificultades no se venzan, y que, en plazo no lejano, no se posean aviones de caza con suficiente margen de características para la necesaria superioridad táctica; lo que supondría, en el estado práctico actual del bombardeo, velocidades horizontales de 530 a 600 kilómetros hora, cifra esta última superior al record actual de velocidad pura en avión. Pero el manejo de estos aviones tropezará con el inconveniente de que las aceleraciones rápidas a tan altas velocidades originan al hombre trastornos orgánicos intolerables para un servicio duradero, por cuya causa los radios de evolución habrían de aumentar considerablemente, con desventaja para la caza, no sólo por reducirse su rapidez de maniobra, punto de la mayor importancia en el combate aéreo, sino también porque durante las pérdidas de tiempo originadas, las enormes velocidades relativas—hasta de unos 1.000 kilómetros hora—conducirían a grandes alejamientos, muy favorables para la evasión del bombardero.

En la lucha incesantemente mantenida entre bombardeo y caza desde las primeras acciones aéreas de guerra, para la supremacía de performances, se ha llegado, pues, al parecer, a un punto singular en el que el bombardero aparece en situación de casi plenitud de facultades, puesto que ya reúne, y aun excede las condiciones mínimas necesarias para su actuación, mientras el caza se encuentra en la necesidad de recorrer todavía un camino particularmente difícil y ante limitaciones, como la de orden fisiológico indicada, de un carácter al parecer absoluto, para volver a la misma situación relativa de hace diez años; situación que, conviene destacar bien, no ha sido nunca de superioridad y dominio absoluto del caza, sino de relativa ventaja táctica para ocupar una posición conveniente de combate.

Un último factor que hay que tener en cuenta al tratar de las relaciones entre el bombardeo y la caza, es el armamento de a bordo, que, en definitiva, dice la última palabra en este asunto. La tendencia actual en los bombarderos es a multiplicar el número de puestos de fuego a fin de que no existan espacios desfilados, y que puedan concentrarse en cualquier punto los tiros de varias armas. En la caza se trata de aumentar la distancia de combate mediante la adopción de armas de mayor alcance eficaz, como es el cañón de pequeño calibre, y se procura al mismo tiempo reforzar la potencia destructora de las armas de pequeño calibre con el empleo de proyectiles explosivos.

Cuestión difícil o imposible de apreciar es la influencia que todo ello podrá tener en la lucha aérea. Parece, sin embargo, que no hay razón para suponer que los resultados alcanzados sean para el caza ventajas que compensen los inconvenientes antes apuntados.

Y puesto que hemos hablado de las distintas tendencias que en este aspecto se observan, no estará de más consignar que algunos de los más recientes prototipos de aviones de bombardeo aparecen desprovistos de armamento defensivo de a bordo.

Sin entrar en otros detalles que nos separarían del objeto y carácter de generalidad de nuestro estudio, podemos concluir que el progreso experimentado por el arma aérea en su modalidad ofensiva, como consecuencia de la revolución técnica de los últimos años, es netamente superior al de la defensa aérea, y que, por tanto, esta defensa, en su estado actual o inmediato, se encuentra en situación poco favorable para una oposición efectiva que neutralice por completo a las fuerzas atacantes.

El arma aérea, por esta circunstancia, presenta una particularidad de la mayor importancia, y es que en tanto que los demás elementos de guerra, al actuar ofensivamente, han de chocar con elementos análogos, cuyo valor defensivo iguala o supera a sus aptitudes ofensivas, la ofensa aérea encuentra solamente ante sí una organización defensiva que no supone un obstáculo de carácter tan absoluto y positivo como un ejército frente a otro ejército, o una escuadra frente a otra escuadra, sino un peligro puramente local y sujeto a numerosas eventualidades que, por razón de las características propias del arma aérea—extraordinaria movilidad y libertad casi absoluta de movimientos—, no parece posible eliminar, ni siquiera atenuar en grado importante.

Organización de las fuerzas

Las consideraciones que acaban de hacerse acerca del arma aérea y la defensa activa, ponen de relieve que las nuevas etapas recorridas por el progreso aeronáutico han conducido, más que nada, a aumentar en términos importantes la capacidad ofensiva del arma del aire. En su consecuencia, la idea de Douhet, de la ofensiva a todo trance como base de toda concepción de empleo de la Aviación en la guerra, que es la misma que nos ha servido de fundamento para determinar cuáles serán los objetos de la guerra aérea futura, adquiere una firmeza y una solidez indiscutible. En ella habrán forzosamente de inspirarse todas las disposiciones y medidas del Estado Mayor Aéreo, relativas a organización, equipo y empleo de las fuerzas.

Vamos a tratar de estos extremos en los términos generales adecuados al propósito de este estudio, que no es otro, como ya se ha dicho, que establecer una especie de programa de los trabajos de un Estado Mayor de Aviación.

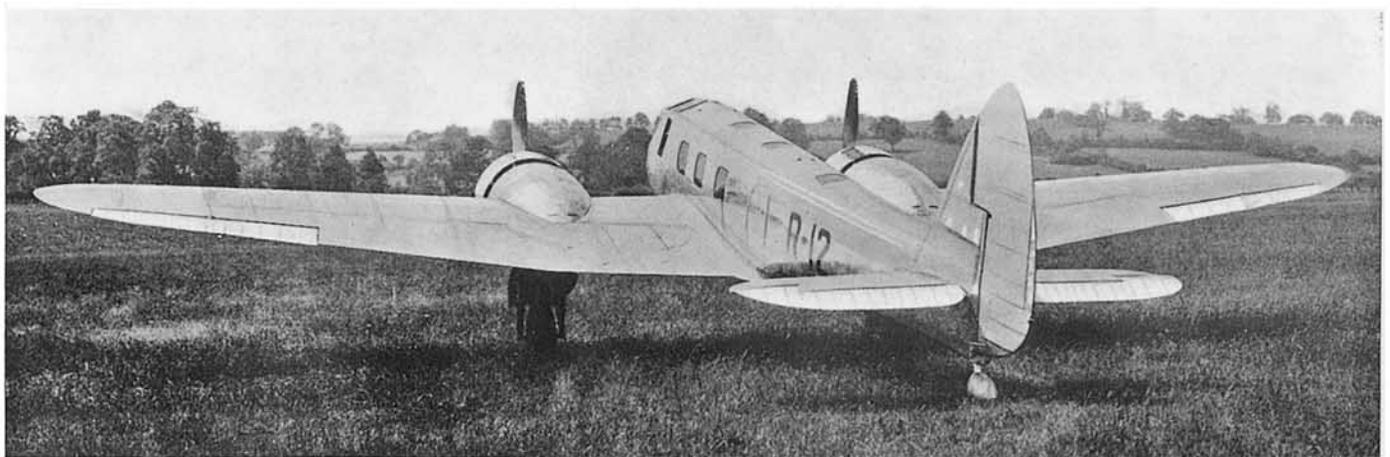
La organización de las fuerzas, para amoldarse a la concepción indicada de la guerra, deberá perseguir como fin principal, exaltar al máximo su capacidad ofensiva, que es, naturalmente, función de las características del material de vuelo y de los efectivos. Ya hemos visto que la naturaleza de las destrucciones que persigue la guerra aérea, hará preciso el empleo de efectivos muy superiores a los que hasta ahora existían; condición que a primera vista parece difícil de cumplir a causa de la limitación impuesta por el volumen de recursos que cada nación asigna para sus fuerzas del aire. Pero aun sin tener en cuenta que la creciente importancia de estas fuerzas tiene forzosamente que producir aumentos de gran cuantía en los presupuestos aeronáuticos, como han hecho en los últimos tres años todas las grandes potencias, el aumento de efectivos podrá conseguirse, incluso sin grandes variaciones en los presupuestos, tan pronto como la construcción de aviones adquiera una estabilidad que hasta ahora le falta. Los mejoramientos técnicos se suceden hoy día con tal rapidez, que los prototipos quedan anticuados antes de entrar en servicio.

Por esta causa los encargos a la industria son en número reducido y su precio resulta excesivamente recargado por la necesidad de amortizar en una pequeña serie los grandes gastos inherentes a la realización de cada nuevo tipo. Esta es, sin duda, la causa de que, mientras el precio en fábrica de un automóvil, de construcción excelente y mecánica perfecta, es de 5 a 30 pesetas kilo, el precio de un avión moderno llegue a 200 pesetas por kilogramo, desproporción que a todas luces resulta excesiva. Esta situación subsistirá en tanto que persista la lucha encarnizada por el mejoramiento de características; pero esta lucha no puede ser eterna, puesto que forzosamente ha de llegarse a una situación en que los avances se consigan muy difícilmente, y en magnitud tan reducida que no supongan, como hasta ahora, una verdadera revolución en las posibilidades militares.

En ese momento el material aéreo adquirirá un carácter de permanencia y estabilidad análogo al que hoy tiene el restante material de guerra, el cual, aun siendo susceptible de mejora, se conserva durante largos plazos, por cumplir ya de modo tan satisfactorio con sus fines, que las ventajas que pudiera reportar un pequeño perfeccionamiento, cuya necesidad no se hace sentir, no compensaría, en modo alguno, los inconvenientes, gastos y trastornos de una sustitución.

Y cabe preguntarse si no nos encontraremos ya, dadas las características de vuelo recientemente conseguidas, próximos a esa estabilización, no porque se esté, ni mucho menos, cerca del límite de desarrollo de la Aviación, sino porque ésta comience a alcanzar un estado de perfeccionamiento que por muchos conceptos resulta satisfactorio para realizar sus fines guerreros.

Las performances militares de los aviones modernos empiezan, en efecto, a tener un valor absoluto que basta para el desarrollo de la guerra en el aire: 400 kilómetros-hora de velocidad, 1.500 kilómetros de radio de acción, 7.000 metros de techo y 2.000 kilogramos de carga lanzable, son cifras que parecen llenar suficientemente las necesidades, por lo que se refiere a alcance del arma y condiciones de este arma frente a la defensa terrestre, así como al trans-



El Gobierno británico ha encargado a la Bristol Aeroplane Co. una importante serie de aviones de bombardeo derivados del *Britain First*, avión de seis plazas, construido especialmente por dicha firma para Lord Rothermere. El nuevo bimotor de bombardeo *Bristol 142* con motores *Bristol «Mercury»* de 620 cv. desarrollará, según se anuncia, la velocidad de 431 kilómetros-hora a 4.800 metros.

porte de bombas del peso adecuado para realizar cualquier demolición o conseguir la infección, con agresivos tóxicos, de zonas extensas.

La situación de espera y la incertidumbre en que forzosamente se encontraban los Estados Mayores para la determinación del material de vuelo que debía equipar las unidades, a causa de la inminencia de grandes avances técnicos que habían de servir para remediar la insuficiencia de determinadas características, pueden considerarse en cierto modo resueltas, desde el momento en que existen aviones que armonizan las diferentes exigencias en forma aceptable, y que la técnica, tras el poderoso y agotador esfuerzo que acaba de realizar, parece acercarse a un período de ritmo más reposado. Dentro de las previsiones que hoy es posible hacer, parece que el material últimamente proyectado conservará un valor y un rendimiento positivos durante un período considerable de tiempo, bastante, al menos, para agotar su duración en servicio, por cuyo motivo la construcción en grandes series no presentará el inconveniente fundamental que hasta ahora existía, de acumular un material que de antemano se sabe no reúne en algún aspecto condiciones para los fines a que está destinado.

Los nuevos aviones favorecerán, por otra parte, la unificación de tipos que tanto se precisa para terminar con la anarquía que ha existido en el material de vuelo; anarquía causada principalmente por la rapidez de los avances técnicos, pero también por la antigua concepción del empleo de las fuerzas aéreas y por la tendencia, a veces irrazonada, a una excesiva especialización. Esta situación puede terminar, pues los modernos aparatos aptos para misiones ofensivas en el interior del país enemigo tienen igualmente perfecta aptitud para ser utilizados en cualquiera de los cometidos especiales de la cooperación: reconocimiento táctico o estratégico, observación, misiones fotográficas y acompañamiento de tropas e incluso en misiones de combate aéreo. Deberá existir, sin embargo, entre ellos una división, basada en su mayor o menor manejabilidad, pues esta cualidad es importante en el cumplimiento de determinadas misiones. Subsiste por ahora la necesidad de hidroaviones o anfibios para los servicios que lleven consigo grandes permanencias sobre el mar; y aun será preciso atender a la caza, a causa de la obligación material y moral de no reparar en medios para asegurar la protección de las poblaciones y centros vitales.

El establecimiento de las condiciones que debe cumplir cada uno de dichos tipos es una de las cuestiones de exclusiva competencia del Estado Mayor Aéreo, así como igualmente el fijar la proporción en que habrán de entrar unos y otros en el armamento de las fuerzas. Únicamente el Estado Mayor es quien, conociendo a fondo las necesidades que existen con arreglo a sus planes de guerra, puede señalar las características que deben exigirse en cada programa de material. Esta facultad se refiere, como es lógico, al material de todas clases, es decir, al material de vuelo, al material auxiliar y al armamento y equipo. Cuestión de suma importancia en este orden es la referente al armamento ofensivo, puesto que la potencia militar de una fuerza aérea es función directa de la eficacia y rendi-

miento de las bombas que arroja. Si la constitución y peso de las bombas están bien elegidos, el rendimiento de las fuerzas será máximo; en otro caso, dicho rendimiento disminuye, ya porque el efecto de las bombas sea insuficiente, ya porque sea excesivo y exista, por consiguiente, un derroche inútil de materia activa en pura pérdida.

Otro punto importante de organización es el determinar la composición más conveniente de las unidades elementales y su articulación en otras superiores. Con respecto a lo primero, Douhet enseña que la unidad de bombardeo no debe representar una potencia ofensiva indefinida, que pueda causar un *cierto* daño al enemigo, sino, por el contrario, una potencia ofensiva perfectamente determinada, poseyendo una capacidad destructiva completa sobre una determinada superficie, a la que llama superficie destruible. Lanzando una de tales unidades contra un blanco enemigo que pueda venir comprendido en esta superficie se tiene la certeza matemática de destruir aquel blanco. Concebida la cuestión en esta forma, el número de aviones que deben formar la unidad de bombardeo resulta función de la capacidad de carga de los aparatos y de la eficacia de la materia activa con que van cargadas las bombas.

La formación de unidades superiores, necesaria a los fines de instrucción en paz y de empleo en operaciones, debe cumplir el objeto de asegurar la efectividad del mando y la movilidad y flexibilidad de las fuerzas. Parece conveniente que estas unidades sean homogéneas, y que en sus primeros grados constituyan agrupaciones de volumen apropiado para utilizar un aerodromo eventual o de guerra.

El Estado Mayor Aéreo debe asimismo determinar el emplazamiento de las unidades durante la paz y su despliegue en caso de guerra, cuestiones ambas íntimamente ligadas con el desarrollo del plan de guerra aérea establecido por dicho Estado Mayor. Aunque, indudablemente, en caso de guerra las fuerzas aéreas deberán diseminarse, para disminuir su vulnerabilidad en tierra a los ataques de la Aviación enemiga, esto no quiere decir que las bases permanentes dejen de utilizarse en operaciones. En tiempo de guerra una parte de estas bases se destinará principalmente a la caza, y las restantes serán empleadas en forma normal, si bien con efectivos reducidos. La situación de los aerodromos permanentes no debe ser, pues, arbitraria, sino que ha de obedecer a una idea de utilidad y rendimiento en el desarrollo de los planes de guerra previstos.

El despliegue de las fuerzas aéreas es cuestión que, por su importancia extraordinaria, debe estudiarse detenidamente y prepararse en sus más insignificantes detalles durante la paz, a fin de que su ejecución pueda hacerse con la instantaneidad que requiere la actuación intensísima que la Aviación tendrá en los primeros momentos de la guerra. La constitución de la red de campos, el acondicionamiento de cada uno de éstos, la forma de aprovisionarlos, su asignación a las unidades que los hayan de utilizar, y su enlace y comunicación con los mandos de que dependan, son los aspectos principales de esta cuestión, que debe rodearse del mayor secreto, para evitar que el enemigo, conociendo el emplazamiento de las fuerzas, pueda intentar destruirlas con su Aviación en los primeros momentos.

La elección de los campos que han de servir de bases de operaciones a las fuerzas aéreas ha de tener gran influencia en la seguridad y el rendimiento de estas fuerzas. De estar situados dichos campos en la zona indefendible contra Aviación, esto es, en aquella donde no se dispone de tiempo suficiente para tomar disposiciones frente a las incursiones enemigas, correrán dichas fuerzas grave peligro de ser destruídas. La profundidad de esta zona puede considerarse hoy de 100 kilómetros, como mínimo, distancia que puede recorrer un avión moderno en un tiempo de quince a veinte minutos. El extremo contrario, o sea, un excesivo alejamiento, si bien favorece la seguridad, presenta el inconveniente de aumentar el trabajo del material y las tripulaciones, extremo digno de atención, pues deberá evitarse cuidadosamente toda pérdida innecesaria de energías, dado el esfuerzo intensivo a que las unidades aéreas habrán de estar sometidas en operaciones.

Otras cuestiones importantes de la exclusiva competencia del Estado Mayor Aéreo son la constitución de reservas y la movilización.

La necesidad de elevar al máximo posible los efectivos de tiempo de paz durante el período de tensión diplomática y de suplir el gran desgaste que experimentarán las unidades en operaciones, obliga a constituir abundantísimas reservas de personal especializado para las distintas funciones aéreas. Será preciso, no sólo fijar la cuantía de estas reservas, sino atender a su entrenamiento periódico, a fin de que su elemento básico y principal, los pilotos,

conserven sus condiciones de vuelo. El Estado Mayor Aéreo, con tal motivo, habrá de mantener una relación directa con las Asociaciones aeronáuticas nacionales de carácter no militar, pues es a través de estas organizaciones como conviene sostener el entrenamiento de los pilotos de la reserva.

La movilización aeronáutica debe estar prevista en todos sus detalles, igual que la de las restantes fuerzas militares, siendo la parte de mayor importancia de esta movilización la que se refiere a la fabricación de material. Deberá estudiarse una movilización industrial, exclusivamente al servicio de la Aviación, que abarcará toda clase de elementos necesarios: materias primas, material de vuelo y equipo, armamento, municiones, combustible, lubricantes y transportes. El consumo de material por las fuerzas aéreas en guerra alcanzará proporciones enormes, y será preciso multiplicar extraordinariamente la producción normal, de un modo automático, perfectamente regulado, a fin de que no existan entorpecimientos que dificulten y menos impidan a la Aviación desarrollar libremente sus planes o actuar en cada instante con arreglo a las circunstancias.

Al establecerse el plan de movilización habrá de tenerse muy en cuenta que las fábricas de material aeronáutico serán objetivos de preferencia para los ataques de la Aviación enemiga, por lo que habrá de procurarse desde la paz su diseminación, y una diseminación análoga en las que, al mobilizarse, se destinen al mismo fin.

*(Continuará.)*

## Nuevo director general de Aeronáutica

EL pase al Ministerio de la Guerra de todos los servicios de nuestra Aeronáutica que dependían hasta ahora de la Presidencia del Consejo de Ministros ha determinado el nombramiento del excelentísimo señor don Manuel Goded Llopis para el cargo de director general de Aeronáutica. El general Goded une a su condición de general de división la de haber ejercido con gran acierto los más preeminentes cargos militares: jefe de las Intervenciones Militares en Marruecos, jefe del E. M. del Ejército de operaciones en Africa, cuando por nuestra victoria en Alhucemas se logró el fin de aquella campaña; subsecretario de Guerra; posteriormente jefe del Estado Mayor Central del Ejército y, por último, jefe de la tercera Inspección General del Ejército, cuyo cargo simultaneará con el de director general de Aeronáutica que acaba de conferírsele.

El general Goded es una de las figuras más prestigiosas de nuestro Ejército. Todos sus ascensos, desde comandante, han sido ganados por méritos de guerra. En los cargos difíciles

y de responsabilidad que ha ostentado, sus extraordinarias dotes de talento, laboriosidad y energía le han revestido de una bien ganada aureola que despierta confianza en el éxito de cualquier gestión que le sea encomendada.

El nombramiento del general Goded para el cargo de director general de Aeronáutica viene a coincidir con el deseo, ya puesto en ejecución, del Gobierno, de dotar a nuestra Aeronáutica de los recursos económicos necesarios para elevarla al nivel que corresponde a nuestra nación.

Al mismo tiempo, sometido ya al Parlamento el proyecto de Ley de Bases que ha de regular la nueva estructura de la Aviación nacional, es de esperar que en plazo breve esté sancionada esta ley fundamental, indispensable para el resurgir de nuestras alas. El problema aeronáutico de España va a abordarse, pues, en toda su amplitud, y al parecer en forma decisiva. En estas condiciones el nombramiento del general Goded

constituye por su prestigio y el acierto en sus anteriores cargos una esperanza para el desarrollo de nuestra Aeronáutica.



El Excmo. Sr. D. Manuel Goded Llopis, general de división, que ha sido nombrado director general de Aeronáutica.