

Aeronáutica General

1940

Por RICARDO MUNAIZ

Teniente Coronel de Intervención del Aire

Fué costumbre de la primera etapa de esta Revista hacer en el primer número de cada año un ligero balance del que terminaba sus días, visto en el aspecto aeronáutico. Por las circunstancias—bien conocidas—que han rodeado a nuestra reaparición, ya en nuestro número primero, que, fechado en diciembre, no pudo ver la luz hasta enero, se dieron algunas noticias resumidas del año 1940. Ello no estorba al ligero comentario que nos proponemos consignar aquí.

En épocas anteriores, en estos balances anuales había diversos aspectos, bien marcados y diferenciados, que examinar: Aviación Militar, por lo regular parca en noticias; Aviación Civil, pródiga en grandes vuelos, en brillantes competiciones, en decenas de "records" superados, en la progresión geométrica y vertiginosa con que cada año crecían las marcas absolutas de altura, velocidad y distancia..., y Aviación Comercial, que, desbordando ya las líneas transcontinentales, comenzaba a tender las transoceánicas. Todo ello muy variado, brillante y revelador de un progreso aéreo siempre en arrolladora marcha de avance.

Hoy, por desgracia, no tenemos tantas cosas que decir. Pero tenemos otras, y por cierto no menores en importancia.

Si, pudiendo despojarnos de nuestra condición militar, hubiésemos de hacer, como simples periodistas, un resumen del año en su aspecto general y total y en un periódico cualquiera, hubiéramos llegado a la misma conclusión que aquí: el año pasado ha sido el año de la guerra, y, más concretamente, el año de la guerra aérea. Esta característica supera y oscurece a todos sus restantes aspectos.

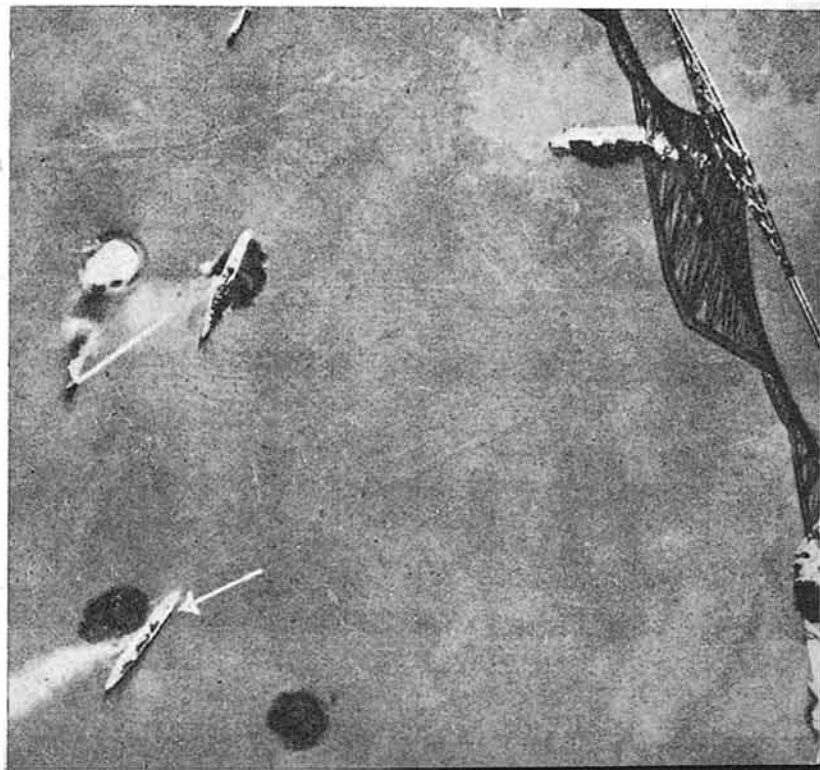
1940 es, en efecto, el año de la guerra. Bajo el signo de Marte nació y bajo el mismo signo ha cedido el paso a su sucesor, 1941. Y el mundo ha contemplado ya, antes de ahora, muchos años de guerra; pero tenía que correr el 1940 para comenzar a tener idea de lo que es un año de guerra aérea; para comprobar, en una palabra, que la próxima guerra había de ser una guerra esencial y definitivamente aérea.

Esta afirmación, sentada desde hace varios lustros por Douhet y defendida por muchos escritores militares, venía tropezando con una atmósfera de escepticismos, que necesitaban sentir el rudo choque de la realidad para abrir los ojos a la misma. Ahora se han tenido que rendir a la evidencia. El correr del año que

acaba ha obrado el milagro. En 1940 había de reconocer el mundo que la fuerza aérea impone su estilo a las guerras y pesa en la decisión de las mismas en forma total o, cuando menos, considerable. He aquí el hecho nuevo, formidable, incontrovertible, que, para nosotros, caracteriza al año aeronáutico 1940.

¿Pruebas de lo anterior? Sería ofender al buen criterio del lector el tratar siquiera de aducir razones. Hasta nos parece ocioso citar algunas fechas. Haremos solamente un ligerísimo resumen.

Comenzó el año en una pausa de las operaciones terrestres. La "Royal Air Force" volaba de noche sobre el Reich para lanzar proclamas, y la "Luftwaffe" volaba de día sobre Inglaterra en misiones de reconocimientos fotográficos y armados. Pero, aparte de esto, sobre el ámbito del Mar del Norte se venía desarrollando, a pesar del invierno, una actividad de la Aviación alemana, con sus ataques al Firth of Forth, Scapa Flow y otras bases de la Marina británica, que poco a poco fueron eliminando a ésta de las costas orientales de la Isla; de hecho, el control del Mar del Norte quedaba en poder de Alemania, ejercido desde el aire. Sus convoyes desde los puertos árticos podían alcanzar la costa alemana sin ser molestados en su marcha. Un hecho nuevo, doloroso para las fuerzas navales, y que hubieron de reconocer muchos observadores neutrales.



Un ataque al Firth-of-Forth.



Un barrio de Rotterdam.

Viene la primavera, y con ella la marcha relámpago sobre Noruega. La Aviación alemana había organizado con tiempo el instrumento aéreo adecuado, y aunque es pronto aún para dar al público los pormenores que de su funcionamiento y actuación se conocen, podemos afirmar que en su día causarán asombro. Cifras ingentes de hombres, armas, municiones, combustibles, subsistencias, equipos e instalaciones variadísimos, fueron transportados con rapidez suma desde las bases alemanas a las inhóspitas tierras norteañas por la vía aérea.

El Cuerpo expedicionario alemán pudo conquistar el país en dos meses, y las fuerzas aliadas que llegaron a desembarcar fueron lanzadas a una retirada harto rápida por la acción aérea principalmente. La Escuadra británica fué impotente para mantenerse en aguas noruegas y para mantener a las tropas, y el embarco se impuso. No sin tener que pagar elevado tributo, y numerosos buques mercantes, destructores, portaviones y grandes buques de línea quedaron ante aquellos fiordos, hundidos o incendiados por las bombas de la Aviación germánica. Junto a los famosos "Stukas" tipo "Ju-87" habían hecho sus primeras armas los nuevos bimotores "Ju-88", formando las primeras unidades "contra-barcos" organizadas ex profeso.

Concretándonos a las unidades navales inglesas de 5.000 ó más toneladas, cuya pérdida total da como perfectamente comprobada el Alto Mando alemán (aunque no claramente confesada por el Almirantazgo inglés), podemos citar, como consecuencia de ataque aéreo, las siguientes:

El 13 de abril, un crucero de 6.000 toneladas, hundido 100 kilómetros al norte de Moldefjord (se hundió poco después del ataque aéreo). El 30, otro similar, hundido en Namsosfjord (se hundió después de recibir dos impactos directos, abandonado por su tripulación). El 3 de mayo, un acorazado de 30.000 toneladas, volado y hundido 150 kilómetros al NO. de Namsos (recibió impactos en medio de las torres; voló por explosión interior, con llamaradas de 500 m. de altura; al desvanecerse el humo, el navío había desaparecido), y un crucero tipo "York", de 10.000 toneladas, hundido también en aguas de Namsos (dos impactos pro-

vocaron grandes explosiones; hundido en treinta minutos). Y el día 25 de mayo, un portaviones de 22.000 toneladas, incendiado y hundido en Harstad, al norte de Narvik. Total: un acorazado, un portaviones, un crucero de 10.000 toneladas y dos de 6.000; es decir, cinco grandes unidades, con 72.000 toneladas.

Una nueva ofensiva-relámpago se desarrolla pocos días después, iniciando la batalla de Flandes. Y vuelve a producirse otro hecho nuevo: la revelación de los paracaidistas. Estas tropas, llovidas del cielo, se apoderan de los aeródromos flamencos y abren el paso a la Infantería aérea, transportada—como en Noruega—por el aire. Holanda se rinde en cinco días. Prosigue el empuje sobre Bélgica, e interviene aún otro elemento de sorpresa: los planeadores remolcados, cuyos ocupantes logran adueñarse, por sorpresa y audacia, de las más inexpugnables obras fortificadas.

Y como hecho menos espectacular, pero más decisivo, el martilleo de los aeródromos del frente aliado con bombardeos en masa, que destruyen en tierra centenares y millares de aparatos. La "Luftwaffe" se hace en la ocasión dueña del aire, y sus fuerzas apoyan el avance arrollador de las mecanizadas terrestres. Y vienen la rotura del frente, la carrera al mar, la bolsa de Flandes y la retirada por Dunquerque, donde en un solo día el ataque aéreo liquida sesenta embarcaciones de todas clases empleadas en el salvamento de los restos del Cuerpo expedicionario británico.

Siguen, tal que un "film" cinematográfico, la batalla de Francia, la entrada de Italia en la guerra, la caída de París y el Armisticio. Desbandada de muchos aviadores franceses, que, no queriendo rendir sus alas, vuelan hacia Argelia o Gibraltar, cayendo muchos de ellos sobre territorio español.

Alemania instala ahora sus bases aéreas a lo largo de toda la costa atlántica, desde Burdeos a Narvik, y decreta el bloqueo total de Inglaterra.

Última fase: la guerra total. Durante uno y otro mes, la R. A. F. venía bombardeando de noche diversas poblaciones alemanas de la costa y del interior. La "Luftwaffe" no replicaba. El Führer alemán advierte en sus discursos que si tales ataques continúan él no vacilará en desarrollar la guerra total, lanzando sobre Inglaterra cien bombas por cada una caída sobre Alemania. Y, en efecto, comienzan en agosto algunos "bombardeos de represalia", y el 7 de septiembre principia el ataque aéreo a Londres, que dura casi tres días sin interrupción, para extenderse luego a otros lugares de gran importancia económica o militar. Birmingham, Coventry, Bristol, Manchester, como centros industriales; Portsmouth, Plymouth, Portland, Southampton, Brighton, como bases navales, y numerosos aeródromos, sufren reiterados ataques de intensidad escalofriante; las alarmas aéreas, sucediéndose día y noche, se cuentan por centenares; las horas de alarma, por meses; los aviones atacantes, por oleadas interminables; los explosivos arrojados en una sola noche sobre una ciudad pasan de 300 a 500, a 700 y más toneladas. Los incendios se enlazan unos a otros, y son visibles desde el Continente. Panorama dantesco, aterrador, que no interrumpe ni los rigores atmosféricos del invierno, y que solamente terminará—según parece—con la guerra misma.

Por su parte, la Aviación británica devuelve los ataques; mas en ínfima proporción, ya que la situación

estratégica relativa de sus bases aéreas respecto al territorio enemigo sólo deja muy pequeña capacidad de carga de guerra a sus bombarderos. Estos llegan hasta el Norte de Italia y centro de Alemania, con muy pocos kilos de bombas.

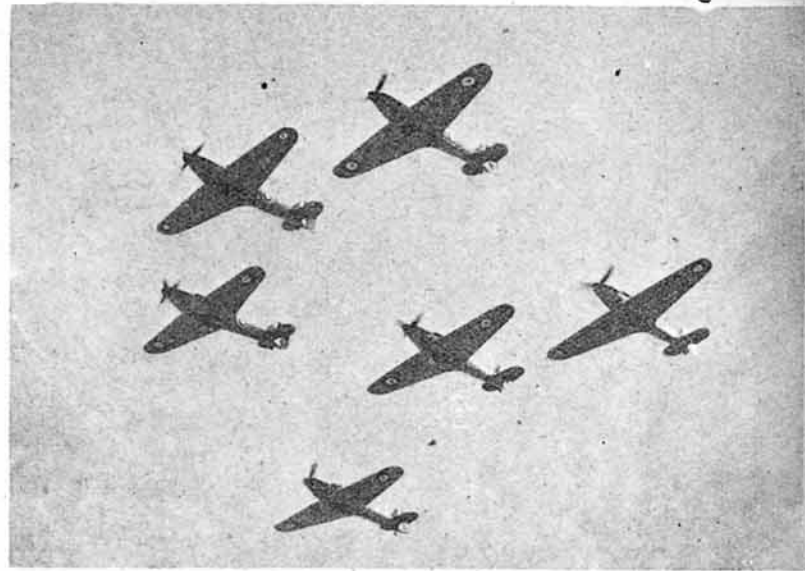
En el Mediterráneo la guerra aérea es también la que da la tónica al año 1940. Señalemos diversos bombardeos de Gibraltar por la Aviación francesa, en represalia por las "melancólicas" acciones contra Mazalquivir y Dakar; bombardeos de Gibraltar, Malta, Alejandría y Haifa por la Aviación italiana, con singular éxito sobre el último punto citado; diversos combates aeronavales entre fuerzas británicas e italianas al Sur de las Baleares, en el Canal de Sicilia y en el Mar Jónico, con pérdidas por ambos lados; el ataque a la base italiana de Tarento por Aviación embarcada británica, con resultados serios sobre alguna gran unidad, y, por último, el bombardeo de la isla de Bahrein (Golfo Pérsico), efectuado por trimotores italianos "S. 79", cubriendo más de 4.000 kilómetros de vuelo; hecho que, según la Prensa, habría motivado un proyecto de cesión de dicha base petrolífera a los Estados Unidos.

Inútil parece añadir que en las operaciones—con alternativas terrestres—en los frentes de Egipto y Grecia, como en la rápida ocupación de la Somalia británica por Italia, las respectivas Aviaciones han actuado con reiterada pertinacia. Tobruk, Bardia, Sollum, Sidi Barrani, Mersa Matruh, Jartum, Kassala y otros puntos del Continente negro saben mucho de los bombardeos aéreos.

En el otoño, la "Regia Aeronáutica" envía unidades de bombardeo contra la Gran Bretaña; y a fines del año regresan a la cuenca Mediterránea, seguidos por otras formaciones de la "Luftwaffe", que durante la estación invernal pretenden concentrar la actividad marcial en los climas del Sol. Y con la interrogante de esta nueva actuación, que se traslada ya a las puertas de nuestra casa, termina el año, bajo el signo amenazador e imponente del poder aéreo, árbitro de la guerra... y de la paz.

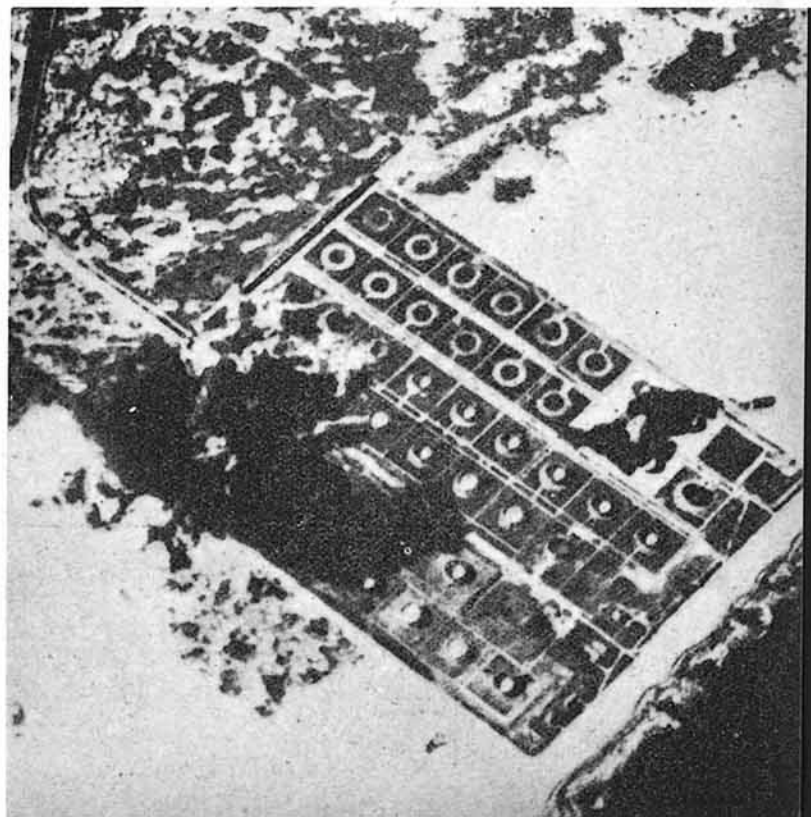
En los aspectos civil y deportivo, no conocemos ningún hecho notable relativo al año aeronáutico que concluye. Tentativas de lograr nuevas marcas, en Estados Unidos y Rusia, con resultados varios. El deporte aéreo, cultivado como de costumbre en Norteamérica, y paralizado en Europa. Señalemos únicamente, siquiera tenga también un marcado sentido militar, el enorme esfuerzo realizado por las industrias de construcción aeronáutica de Estados Unidos, para ceder un elevado porcentaje de sus productos a los beligerantes democráticos de Europa. Tenemos, no obstante, la impresión de que las cifras obtenidas son muy inferiores a los diversos planes elaborados, y, en su consecuencia, el número de aviones enviados a Europa sólo alcanzó proporciones relativamente modestas. Contrasta este hecho con los resultados que se atribuyen a la industria aérea alemana. Pero, por el momento, no nos atrevemos a recoger aquí estas ni aquellas cifras. Como ocurre con las de las pérdidas aéreas, parece más discreto aguardar a que terminen las hostilidades para poder formar un juicio algo aproximado a la realidad.

Instalación final de un oleoducto, en Haifa.



Hawker "Hurricanes" cazas británicos.

No se interrumpe por la guerra la actividad aeronáutica de carácter comercial. Alemania mantiene un gran número de servicios aéreos, entre ellos, los que la enlazan con España y Portugal, servidos por la Deutsche Lufthansa. Italia conserva análogas actividades, llegando hasta nuestros aeropuertos con sus aparatos del Ala Littoria. Francia restableció recientemente parte de la red de Air France, e Inglaterra, si bien ha tenido que interrumpir en general sus líneas imperiales—ya que atravesaban un Continente hostil en gran parte—, ha mantenido ciertos servicios de carácter más o menos oficial con Gibraltar, y otros con Portugal, a cargo de la British Overseas Airways. Ultimamente ha hecho vuelos de ensayo para tender una línea de carácter marcadamente estratégico hasta la Gambia inglesa, con escala eventual en Canarias; pero aún ignoramos la viabilidad que este proyecto pueda llegar a tener.





Boeing - 307
«Stratoliner».

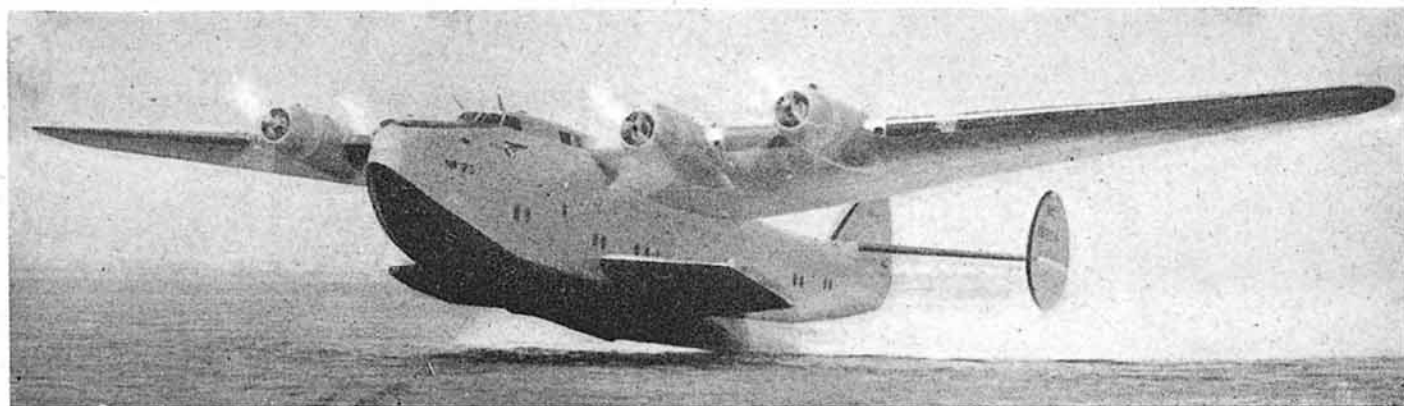
Respecto a la Aviación comercial norteamericana, hay que consignar su ininterrumpido progreso, reflejado en los aumentos de servicios, velocidades comerciales y material de vuelo empleado. Se utilizan en diversas líneas los grandes prototipos "Douglas D. C. 3", "D. C. 4" y "D. C. 5", y los "Boeing 307" "Stratoliner", con recorrido subestratosférico, que han permitido reducir en unas tres horas la duración del viaje transcontinental. Muchos servicios son nocturnos, con aviones-camas. Nuevas líneas a Alaska y a la América española, y mejores servicios en la del Pacífico. A la labor de la Pan American Airways hay que agregar la de la American Export Airlines, subvencionada para el servicio transatlántico con Europa. Aprobados algunos prototipos de grandes hidros de canoa, como el "Boeing 314", un "Martin" y un "Consolidated", durante el año actual han alternado algunos de estos aparatos con el clásico hidro bimotor "Consolidated", derivado del "P2Y", que, bajo el nombre genérico de "Clipper", ha venido enlazando Nueva York con Lisboa con bastante regularidad. Esta línea debe continuar a un punto español, a designar por nuestro Gobierno, y de allí a Roma, una vez que termine la guerra. Por el momento, se ha venido asegurando en Lisboa el enlace con nuestros servicios aéreos hacia Madrid y otras capitales europeas.

En el Atlántico meridional, el servicio aéreo había llegado a un acuerdo entre Air France, Deutsche Luf-

thansa y Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L. A. T. I.), filial del Ala Littoria creada para estos grandes recorridos. La guerra de Europa interrumpió el proyectado acuerdo, ya entorpecido desde 1939 por la negativa del Gobierno francés a autorizar el sobrevuelo de sus territorios africanos a los aparatos de L. A. T. I. En su consecuencia, esta Empresa buscó y obtuvo otros puntos de apoyo en territorios españoles y portugueses. Los servicios de L. A. T. I. aseguran hoy, merced a esto, nuestro enlace aéreo con Sud-América, liberando a nuestro correo de los entorpecimientos—casi prohibitivos—que nos impone el bloqueo marítimo británico.

La línea transatlántica de L. A. T. I. está servida por aviones terrestres "Savoia-Marchetti", tipo "S. M. 83", trimotores "Alfa-Romeo 126 R. C. 34 S. A.". El recorrido abarca un tramo inicial: Roma-Málaga-Lisboa-Villa Cisneros-Isla de la Sal (Cabo Verde); un tramo atlántico: Isla de la Sal-Pernambuco, y un tramo americano: Pernambuco-Bahía-Río de Janeiro, con prolongación prevista a Montevideo y Buenos Aires.

Como hombres de buena voluntad, hagamos votos por que el año que empieza sea el de la Paz, y con ella vuelvan los aviones del mundo a cubrir con sus alas, en férvido abrazo de amor y de trabajo, todo el ámbito de la Tierra.



Boeing-314 «Atlantic Clipper»