

tran detrás del motor y dos en el centro de las alas. Su peso muerto se ha reducido por el hecho de que su revestimiento metálico no está remachado, sino soldado eléctricamente. De aquí que su carga de bombas pueda ser aumentada.

¿Podrá reemplazar el G-50 italiano al super-caza alemán? En este caso la Aviación italiana realizaría verdaderamente su autarquía del Aire, y la Flota aérea alemana, que desde el punto de vista calidad está muy por debajo de la Flota aérea italiana, vería igualmente desaparecer su superioridad en el género de super-cazas. Pero el G-50 no ha podido aun hacer sus pruebas. Las primeras impresiones que ha causado el G-50 a los observadores militares de los frentes, en los últimos días de la campaña de Cataluña, no eran muy favorables.

Pero Alemania también ha construido un nuevo aparato de caza, según las experiencias de la guerra aérea española. Este aparato ya se fabrica en serie; es el *Heinkel He 112*. Este modelo, que se vió que era insuficiente al principio de la guerra española, ha sido mejorado, tanto en su armamento como en su velocidad. Cuando las tropas del General Franco avanzaron sobre Barcelona, varias escuadrillas de este tipo estaban ya dispuestas a entrar en acción. Debían ser puestas en servicio por primera vez sobre los frentes del Centro después de la caída de Cataluña.

Teniendo en cuenta que el *Dornier Do 17 K*, aparato sumamente rápido, provisto de dos motores de 1.000 cv., tipo *DB-600*, ha alcanzado una velocidad máxima de 430 kms.-h. (al final de 1938 no había sobre el frente del Ebro mas que ocho de estos aparatos de este tipo, destinados a vuelos de reconocimiento); que es capaz, en ciertos casos, de reemplazar al avión italiano de bombardeo más rápido, *BK. 20*, y que el Estado Mayor italiano también continúa sus ensayos (una escuadrilla de un nuevo avión rápido bimotor, el *Caproni CA 135*, fabricado ya en serie, debía igualmente ser probado por primera vez cuando la liquidación del frente del Centro), debe pensarse en la eventualidad de la supresión de la dependencia reciproca que existe aun actualmente entre las dos Aviaciones del Eje, en caso de que los aparatos mejorados dieran resultados favorables.

Pero Alemania no ha conseguido aún hoy construir un aparato tan notable como el *Brewer Br 65*, construido en Italia. Este aparato, que alcanza una máxima de 430 kms.-h., con un motor de 950 cv., tipo *Gnome-Rhône K-14*, se ha revelado como un aparato ofensivo muy bueno para los bombardeos en picado y el vuelo de combate.

Copyright sin autorización

¿Habrà que temer en caso de guerra a la Aviación germano-italiana como se nos ha revelado en España? La propaganda de los Estados del Eje tiene un interés político en que el mundo responda a esta pregunta con un "sí" conster-

nado. Pero si se considera fríamente la pregunta y se examina si la Aviación germano-italiana constituye, en una guerra futura, una fuerza invencible, y se estudian a fondo imparcialmente los resultados de treinta meses de guerra aérea moderna en España, se llega a un resultado insospechado.

En primer lugar, un 75 por 100 de todos los tipos de aparatos de guerra alemanes e italianos puestos al servicio de España se han manifestado como aparatos de segundo orden o completamente inutilizables en la guerra aérea moderna (inutilizables, entre otros, tres tipos de *Junkers*, dos *Heinkel*, dos *Henschel*, uno *Focke Wulf*, uno *Dornier*, uno *Gotha*, uno *Fiat*, uno *Romeo*, uno *Savoia*, uno *Caproni*, etc.), mientras que siete solamente de los prototipos italianos y germanos pueden ser considerados de primera clase.

Segundo: Los tres mejores tipos pertenecientes a la Aviación de caza, de bombardeo y combate, no son invenciones alemanas o italianas, sino copias de aparatos americanos o rusos. Naturalmente, Berlín y Roma han tomado este *Copyright* sin autorización especial del autor.

El inventor del mejor prototipo alemán de super-caza, el *Me 109*, es, de hecho, el conocido constructor de aviones rusos Tupolief. Se recordará, probablemente, que es el mismo Tupolief quien compareció ante el Tribunal Supremo de la U. R. S. S. y fué condenado a muerte por traición de secretos militares a Alemania e Italia durante los grandes procesos militares en la Rusia Soviética. Es al *Me 109* a quien debe Tupolief su condena a muerte y su indulto posterior.

Se demostraron tan bien las capacidades notables del constructor ruso, que pudo salvar su cabeza comprometiéndose a construir para el Gobierno soviético un super-caza superior a los que puedan existir actualmente.

En cuanto al avión de bombardeo italiano más rápido, ha sido construido en las fábricas Fiat, en Italia. Es el famoso avión de bombardeo ruso *Katuska*, que, con la marca *Fiat*, ha aventajado en España incluso al avión de bombardeo alemán más rápido, el *Heinkel 111*. Las pequeñas diferencias que existen entre el *Katuska* y el *BK. 20* se deben, en parte, a mejoras posteriores, y en parte, a que el inventor ruso ha enviado planos diferentes del mismo prototipo al Servicio Secreto Italiano, por una parte, y al Gobierno soviético, por otra. El mejor prototipo de aparato pesado de combate, bombardeo y asalto, el *Breda 65*, no puede disimular su origen: los Estados Unidos de América poseen un aparato *Cyclone* que es el modelo de este *Breda*, al que, por otra parte, la Aviación alemana no ha conseguido aventajar en España.

¿Se puede temer, pues, en caso de guerra, a la Aviación germano-italiana, cuando se tiene la seguridad de que los mejores modelos de sus prototipos se encuentran en las manos de Estados que, después de la ocupación militar de Checoslovaquia por Alemania, han afirmado y reforzado su solidaridad con las democracias europeas de manera que no hay lugar a duda?

XI.—De *L'Aia d'Italia*, núm. 17.—Roma.

Mentiras del periodismo democrático

Por ENRICO MEILLE

Cuando llega a nuestras manos un artículo cualquiera escrito por gente que ha hecho o que dice haber hecho la guerra de España por parte de los rojos, nos disponemos siempre a su lectura con el ánimo bien preparado para resistir la avalancha de embustes, de lugares comunes y de exageraciones elevadas a la enésima potencia, de que rebosan casi siempre los mencionados artículos.

Pero el artículo que últimamente hemos leído no pertenece a esta especie. No, ante todo es obra de un periodista de profesión, o que al menos se da este nombre, el llamado señor

W. H. Rings Kell, suizo, que, a lo que parece, fué corresponsal en España durante toda la guerra civil. La presentación de su artículo dice que fué él el único periodista que pudo estudiar el material recogido por los Servicios de Información Militar sobre la primera guerra aérea moderna. No se comprende bien el por qué de este plural, pero esto son minucias. Sigamos adelante. Según parece, el señor W. H. Rings Kell es muy competente en materias aeronáuticas, al que nada se le escapa, y que puede juzgar un avión en todas sus características solamente viendo la fotografía, profundizando en todos los secre-

tos de la fabricación, hasta tal punto, que, al final del artículo en cuestión, anuncia una segunda parte nada menos que sobre los problemas y secretos de las construcciones aéreas en tiempo de guerra, sobre lo que debe estar profundamente al corriente. Cierto que, después de haber leído todo lo que hay escrito en el número 595 de *VU*, la difundida (entre ellos) revista francesa, no se puede negar que sus revelaciones son auténticamente sensacionales, desde todos los puntos de vista, y que si la seriedad de sus afirmaciones en el próximo artículo iguala a la demostrada en éste, puede darse por descontado que *VU* llegará a ser el más leído de los periódicos humorísticos franceses.

Examina todo lo hecho durante la guerra en España desde el punto de vista aeronáutico y, ¡bondad suya!, reconoce que, efectivamente, por parte de Franco, las Aviaciones italoalemanas han hecho algunas cosas. Examinando, primero, meticulosamente la actividad de los bombarderos, y luego la de la caza, hace algunas observaciones extravagantes acerca de los aparatos alemanes de bombardeo, lanzándose, acto seguido, al examen de los italianos.

¡Atención, señores, atención! Los aparatos italianos son bastante buenos. Y se lo dice a sí mismo... ¡Lástima que el *B. R. 20* sea una copia del aparato ruso *Katiuska*! Y para certificar lo que dice publica la fotografía de los dos modelos del *Katiuska* y del *B. R. 20*, los cuales, sobre el decirlo, son tan diferentes que no tienen de comunes más que las características de ser monoplanos bimotores. La cuestión es de una falsedad tan evidente, que no merece la pena discutirla. Si existen dos aparatos distintos, son el *Katiuska*, que los nacionales llamábamos *Martin Bomber*, y el *B. R. 20*. Distintos en cuanto a la concepción, a la potencia, al diseño, a la construcción; en cuanto a la capacidad de carga, a la autonomía y a la velocidad. Diferentes en todo. Si existe un aparato que lleve en sí el sello inconfundible de su creador, ese es el *B. R. 20*. Bastaría tocar, a ojos cerrados, la maravilla mecánica que es el larguero en la parte central del ala, construido como un solidísimo puente, para decir: ¡*Rosatelli*! Pero para el señor W. H. R. K. todo esto son banalidades. El *B. R. 20* es un aparato que, sin discusión alguna, marcha bien. ¡Ergo, lo habíamos copiado de los rusos!

Además, no tiene inconveniente en afirmar también, sobre el super-caza alemán *Messerschmitt 109*, que marchaba bastante bien, de lo que no hay porqué maravillarse siendo un proyecto del Ingeniero soviético Tupolief, el notable constructor de los aparatos *A. N. T.*, que había vendido el proyecto a los alemanes, mereciéndose con esto su condena a muerte, cuya ejecución fué luego suspendida a cambio de su promesa de crear un aparato que superase en mucho al *Me. 109*. Cosa que deba haber hecho, pero vendiendo nuevamente sus proyectos a sus amigos del E. M. del Aire alemán, en vista de que el *Heinkel* y el *Messerschmitt* se permitieron batir sucesivamente dos "record" mundiales de velocidad.

Pero la amenidad del tan repetido señor no para aquí. Porque Italia dispone de otros bombarderos que, gracias a Dios y al señor W. H., etc., etc., marchan bastante bien. Son el *S. 79* y el *S. 81*. Como quiera que éstos nacieron ya hace años, no se puede afirmar que han sido copiados. Y, en consecuencia, deja en paz al *S. 79*, haciendo solamente un brevísimo comentario, afirmando, como compensación, que el *S. 81* es, francamente (como reza al pie de una foto que lo reproduce), el mejor de todos los aparatos de bombardeo del Eje. El mejor, comparativamente. Puesto que si dice que este aparato, ya viejo, es el mejor, todos los demás aparatos son inferiores.

Además, los efectos destructores grandes que logra sobre las obras defensivas rojas, según él, son debidas, más que a nada, al número. Y lanza, con indiferencia, la cifra de 420 aparatos de este tipo concentrados en las bases aéreas del Ebro desde el 1 al 15 de septiembre de 1938. ¡Una Escuadra aérea completa! ¡Y me quedo corto! Lástima que esta cifra tan imponente haya sido tan reducida por la caza roja, bien conocida por su extremada valentía, y por la artillería antiaérea, de una eficacia sin igual, que derribaron un número increíblemente grande. Porque ¡ya es sabido que la artillería antiaérea roja funcionaba a las mil maravillas! A este propósito, ved lo

que dice en *Popular Aviation* el señor Frank Hadesbeck (ver *L'Ala d'Italia*, núm. 16), canadiense, que es, caso verdaderamente extraordinario, uno de los "rari nantes" de que hablamos al principio.

Por lo demás, en cuanto a copias e imitaciones, tenemos que estar satisfechos, pues que los italianos no sólo han copiado el *Katiuska* (que combatió en España al lado de los rojos, demostrándose netamente inferior, no sólo al *B. R. 20*, sino también al *He 111*, que nuestro Catón juzgó ya inferior al *B. R. 20*), sino que han copiado también de los americanos, aunque sin conseguir la autorización ni la licencia, el *Breda "Ba 65"*, caicándolo de un aparato *Cyclone* no bien identificado. ¡Por favor! ¡Entiende de todo, lo ve todo y lo sabe todo!

Admite que el *C. R. 32* es un buen aparato, porque es imposible negar la luz del sol; pero para justificar la cifra enorme y controlada hasta la saciedad, de 900 aparatos rojos derribados por la caza Legionaria, hace crecer el número de los *C. R. 32*, que estaban, no ya en toda España, cosa que de por sí resulta enorme, sino en las bases del Ebro en la primera mitad de septiembre de 1938, hasta un total de 773 (¡admirar la extrema precisión de la cifra!), afirmando que 200 de ellos fueron derribados durante toda la guerra. Además, siempre a este propósito, W. H. R. K. emite su nueva teoría táctica, que es verdaderamente grandiosa y que merece la pena de ser estudiada a fondo por los Estados Mayores competentes. Es la auténtica receta para la victoria. Afirma que la clase de aparatos del tipo del *Messerschmitt 109* y de nuestro *G. 50*, que apareciendo al final de la guerra dió buenas pruebas de su valía, no pueden tener, a causa de su velocidad elevadísima, más que una maniobrabilidad bastante escasa. Por lo que—dice él—estos aparatos son presa fácil de los otros cazas, menos veloces pero más ágiles. Pero como quiera que estos cazas menos veloces no están en condiciones de derribar, porque no pueden alcanzarlos, a los veloces aparatos de bombardeo, es necesario dotar a la Aviación de caza de los super-cazas para abatir a los bombarderos, y de cazas menos veloces y más ágiles, que bautiza "pequeña caza", para defender a los super-cazas. Solamente aplicando esta táctica imposible a los rojos (¿y por qué imposible, si tenían *Ratas*, super y *Curtiss*, pequeña caza?), alcanzó el Eje la victoria aérea en España. Cómo pueden andar y mantenerse juntos los super-cazas y pequeños-cazas, dada la diferencia enorme de velocidad y autonomía, es un misterio. Y, por otra parte, no parece que el señor W. H. R. K. no había madurado a fondo su idea. Nada impide construir "cazas pequeñísimos", aún más lentos y ágiles que los "cazas pequeños", con objeto de defender a estos últimos, y todavía "los cazas mínimos", los "ultramínimos" y los "microscópicos". Ni que fuéramos... Desarrollad vuestras ideas, egregio señor, no tengáis miedo de consecuencias extremas. Habéis dicho tanto ya, que una más o una menos... Porque ¿dónde vamos a poner la revelación sensacional de que los numerosísimos *Messerschmitt 109* derribados estallan todos en el aire, no llegando a tierra más que partículas impalpables de polvo? ¿Y sabéis por qué? Porque a bordo de cada aparato había una bomba de relojería, que cada piloto tenía orden de poner en marcha antes de arrojarse en paracaídas. Goering lo quiere así. ¡Pensad en el terrible caso de conciencia del desgraciado piloto alemán que, herido de tal modo que no pueda siquiera lanzarse fuera, planea sobre territorio enemigo y deba, obedeciendo las órdenes recibidas, hacer estallar su aparato en el aire, renunciando a toda posibilidad de salvarse!

Pero la verdad tiene su fuerza invencible, que la hace aparecer hasta a través de la prosa y de la argumentación retorcida de este periodista contradictorio y escritor insigne. La caza, sea italiana, alemana o española, dominó siempre el cielo en que apareció. Que esto se derive de la colaboración estrecha entre varios tipos de aparatos o de la superioridad del material o del entrenamiento del alma y del corazón, tiene poca importancia en el fondo. De igual modo que la afanosa busca de excusas hecha por los zoquetes para justificar la superioridad indiscutible de la Aviación de bombardeo del Eje, y especialmente de Italia sobre la Aviación enemiga, no es, en el fondo, más que la afirmación implícita de su excelencia. Y si el viejo *S. 81* es juzgado por uno que se dice competente como un aparato magnífico, ¿cómo juzgará nuestros *S. 79* y *B. R. 20* y *Ca. 135*, sin contar todos los otros que no se conocen todavía?