

XIV.—De *The Aeroplane* del 19 de octubre de 1938

Guerra aérea moderna en España

Por CHARLES GREY GREY

Salimos al aeródromo el día 10 de septiembre para visitar a nuestros huéspedes de la Escuadrilla de caza, preparados para escoltar a un grupo de bombardeo que tenía como objetivo el bombardeo de contingentes enemigos en marcha hacia las minas de mercurio en Almadén. La manera de despegar de estos cazas era digna de comparación con las demostraciones aéreas de la Royal Air Force en Hendon. Despegaron de tres en tres. La primera patrulla volaba en espiral, seguida de la segunda, la tercera, etc., hasta un total de 24 aviones, formados en cuña. Al mismo tiempo aparecieron, más altos, 12 *Junkers Ju-52* de bombardeo, que despegaron de algún aeródromo más lejano, y todos juntos tomaron rumbo a Almadén.

Al cabo de una hora volvieron todos intactos. No habían visto aviones enemigos y han aplastado a las fuerzas enemigas que venían de refuerzo camino de Almadén.

Una vez en tierra aprendí algo sobre la táctica de los aviones biplanos de caza *Fiat*. No es muy rápido; pero en picado, desde alguna altura, protege, y los aviones de bombardeo no pueden escapar. La construcción de las alas es tan fuerte, que cualquier picado lo resisten. Los *Boeing (Ratas)* construídos en Rusia son mucho más rápidos, pero los *Fiat*s, en picado, le aventajan. Algunos días antes cinco *Ratas* trataron de impedir la acción de protección de los *Fiat*s, y sólo dos de ellos pudieron regresar a sus bases. Oí también sobre el parecer de los pilotos del *Heinkel 70* como avión de bombardeo medio de alta performance; el *Heinkel 111* y *Dornier 17* como bombardeo pesado y de alta performance. Dicen que les gusta el *Henschel*, por sus cualidades de vuelo; pero lo consideran muy lento para escoltar a los aviones de bombardeo.

Táctica.

Después del regreso de los aviones de caza y bombardeo de su vuelo al frente se planteó una discusión interesante acerca de las diferentes tácticas, sobre todo la del caza con reducidas velocidades y aviones de bombardeo de alta performance. El aviador americano Dahl, al cual visité en el hospital de Salamanca, donde está como prisionero de guerra, ya me había dado algunos detalles acerca de los aviones rojos y de los aviones nacionalistas. Un dato interesante es que durante todo el tiempo que yo estuve en España no ha habido ningún ataque aéreo serio por parte de la Aviación roja. Parece que carezcan de aviones. Según parece, les tiene que costar mucho trabajo a los rusos transportar su material a través del Mediterráneo, y las listas de los aviones abatidos demuestran que ya no entran aviones franceses de construcción moderna. Según parece, el Sr. Guy la Chambre mira un poco hacia la "No Intervención", cosa completamente distinta a la de su predecesor, M. Pierre Cot.

La mayor parte de los pilotos españoles combatieron primeramente en la Infantería, lo que hace que sean buenos pilotos.

Estoy seguro que lo que hace falta en cada Fuerza Aérea es un avión monoplane de alta performance, en el cual va montada una ametralladora fotográfica, la cual se maneja con sólo apretar un botón, y se revela automáticamente durante el viaje de regreso, con el fin de que esté lista la película para el momento de tomar tierra y poderlo entregar a la Escuadrilla preparada a tal efecto.

Escuela de Transformación.

El material se compone únicamente de aviones *Bücker*, *Jungmann*, biplaza y con doble mando, y *Jungmeister*, monoplane para vuelos de alta acrobacia. La Escuela de Jerez admite solamente alumnos que hayan terminado en la Escuela

Elemental de Sevilla, y les enseñan el vuelo en formación, acrobacia, etc., hasta que estén preparados suficientemente bien para poder soltarlos en aviones grandes. Uno de los alumnos que acaba de terminar hizo unos cuantos vuelos acrobáticos muy buenos para divertirnos.

El sistema en esta Escuela es excelente, y el vuelo en formación es de un nivel elevado, y podría servir de ejemplo a todas las Escuelas de entrenamiento de nuestra Royal Air Force. La disciplina es muy buena y los aviones muy bien cuidados.

En Sevilla fuimos invitados a visitar el aeródromo de Tablada. Es un aeródromo grande, parecido al nuestro en Henlow. Aviones destrozados son traídos de todas partes del país y reconstruídos, y si están demasiado destrozados, se aprovechan las piezas más necesarias para otros aviones. Las reparaciones están perfectamente bien hechas. En el aeródromo vi un *Hawker Fury* que debía haber sido reparado. Este avión quedó al principio de la guerra en poder de los rojos. Algo pasó con la ametralladora, y el piloto agujereó la hélice y tuvo que tomar tierra forzosamente en campo de los nacionalistas con algunos desperfectos. El avión fué reparado; pero más tarde fué averiado seriamente por un piloto nacionalista. Ahora está reparado y pintado y parece otra vez nuevo. La Casa "Hawker" puede estar orgullosa de este avión.

En Tablada son instruídos jóvenes para la Aviación, lo mismo que nosotros instruímos personal en Henlow. La instrucción parece ser llevada por personal técnico alemán, que llegaron con algunos de sus buenos aviones, y tienen un buen concepto de los mecánicos de la Aviación nacionalista; y cuando vuelven a su país, después de algunos meses, se encuentran satisfechos de dejar su precioso material en manos de pilotos españoles. Es interesante hacer constar que a principios del año 1938 los alemanes, lo mismo que los italianos, empezaban a entregar su material a los pilotos españoles, y lo hacían de la siguiente manera: Primeramente volaba el avión un piloto alemán, acompañado de un segundo piloto español. Más tarde, iba el Jefe del Grupo, que era alemán, delante, y los otros aviones, pilotados por pilotos españoles. Y ahora parece no haber ningún piloto extranjero en España, excepto quizá algunos pilotos italianos de cooperación con sus tropas voluntarias. En Sevilla me contaron con satisfacción el apresamiento de dos buques con material de Aviación. Uno de ellos había sido apresado en el Mediterráneo, lleno de aviones checoslovacos marca *Praga*, aviones anticuados y muy grandes, con motor en W de 18 cilindros, construído bajo licencia de "Isotta Fraschini". Los nacionalistas los llaman "Pavos". Son terriblemente lentos; pero cargan muchas bombas en comparación con la fuerza del motor y son buenos para el bombardeo cercano. Otro barco fué apresado en el Atlántico, y contenía aviones *Vultee* y *Lockheeds*.

El comercio con los buques está lleno de intrigas, y quisiera tener espacio para relatarlo. Barcos que salen de puertos europeos e ingleses van a otros puertos, intercambian, dicen, patatas por cajones de pianos, llenos de ametralladoras, y se dirigen, asegurados, hacia los puertos rojos. Se dejan capturar, bajo acuerdo, por los barcos nacionalistas; entran en puertos nacionales, descargan, y la Compañía de Seguros tiene que pagar la carga de "patatas" apresadas, y repiten el mismo truco.

El pabellón de Oficiales en Tablada es precioso, y los jardines, un sueño. Los azulejos de los bancos llevan dibujos de aviones antiguos.

Una de las cosas que simplificó la toma de Sevilla por los nacionalistas, al mando del General Yagüe, fué que los rojos se dedicaron a quemar algunas casas y olvidaron de

quemar el Arsenal o equiparse de armas. Naturalmente, el General Yagüe encontró un inmenso arsenal de armas y municiones esperándole.

Escuela Elemental.

En las afueras de Sevilla, y en un campo vasto, se encuentra el aeródromo en el cual aprenden a volar los alumnos. Está casi al nivel del río, y cuando despegan o toman tierra en una cierta dirección tienen que tener cuidado los alumnos para no tropezar con los mástiles de los buques que entran y salen continuamente. Las habitaciones se encuentran en una hermosa casa llamada "Cortijo del Copero". Los alumnos duermen en una habitación grande, en el primer piso, y en el bajo tienen el comedor y cantina, la cual lleva ilustraciones cómicas pintadas en las paredes, con ejemplos de lo que no se debe hacer con un avión de Escuela. Todos los alumnos tienen que ser reconocidos antes de despegar. Alrededor del 25 por 100 son despedidos a las cuatro horas

de vuelo de doble mando. Los alumnos que quedan tienen de cuarenta a cuarenta y cinco horas de vuelo antes de ser llevados a la Escuela de Transformación de Jerez. Antes de ser soltados los alumnos tienen que volar una hora en el asiento delantero del avión *Bücker*, con peso en el asiento posterior, ya que en aviones civiles el pasajero va en la cabina anterior y el piloto en la posterior, y en los aviones militares lleva al ametrallador en el asiento posterior.

Cuando yo estuve allí, el Departamento de entrenamiento de pilotos contaba con 6.000 individuos esperando su turno para aprender a volar. Todos los muchachos tienen que tener la edad de los diecinueve a los veinticuatro años. No se aceptan Oficiales del Ejército.

En Jerez pude comprobar que casi todos los alumnos, excepto algunos, tenían cien horas de vuelo antes de ser pasados a aviones militares. Algunos de los profesores son paisanos, que fueron pilotos civiles antes de la guerra. Había en España mucho más vuelo privado que el que suponíamos en Inglaterra.

XV.—De *Candide*, París, 30 de agosto de 1939

Las enseñanzas aéreas de la guerra de España

(Comentarios a un libro de M. Ch. Rougeron, por Didier Poulain.)

Candide, el primero en la Prensa, envió un reportero a España con el fin de estudiar precisamente un cierto aspecto técnico de las operaciones. Y nos causa verdadera satisfacción encontrar hoy, en el volumen de Rougeron, los mismos principios y conclusiones a que habíamos llegado nosotros.

Es, en primer lugar, la importancia de la intervención aérea en la batalla terrestre; la destrucción por los aviones de asalto de las armas automáticas que bloquean el avance de la Infantería; el combate directo con las formaciones enemigas a bombazos y ráfagas de ametralladora. Encontramos el ejemplo, clásico por demás, de Guadalajara, donde 115 aviones rusos pusieron patas arriba a una División motorizada italiana.

Es también la vulnerabilidad de la Artillería, rociada con bombas, balas y granadas. Es el desplome vertiginoso de las escuadrillas sobre las formaciones de tanques, cuya coraza está a merced del cañón volante. En esta lucha fantástica del águila y la tortuga, la última está condenada a muerte: la velocidad domina al caparazón.

Es, finalmente, la extraordinaria fragilidad de los convoyes, la incomunicación de la retaguardia, el control de las rutas marinas y terrestres, etc.

Subrayaremos que para el autor la enseñanza más rica y pura es la facilidad de alcanzar objetivos a bombardear por vía marítima, bien que no vacila en aconsejar el paso por el Báltico para efectuar sobre Berlín las operaciones de represalias. Esta comodidad de los itinerarios por encima del agua lleva consigo diversas consecuencias: la condena eventual de Toulon, Nice, Cannes, Marseille y, de una manera general, de todas las ciudades costeras. Pero esto pone a Italia en una situación trágica y obliga a España a la neutralidad, quíerala o no, estando todos sus principales núcleos en el litoral, salvo Madrid, "capital que un Rey de insegura razón creyó bien colocar en el centro geométrico del territorio..." (Esta simple observación, sobre la marcha, para demostrar que a la locura a veces se le une, por casualidad, la sabiduría.)

¿Cómo resolver la crisis de aeródromos en la próxima guerra? Se necesitarán en gran número para aterrizar, reparar, dispersar y diluir las escuadrillas; si no, los bombarderos enemigos las aplastarán. ¿No es preciso prever refugios subterráneos? Los ingleses han cavado en la roca en Gibraltar y Malta; los rusos, en Vladivostok; los americanos, en Hawaii.

¿Costará muy caro? En absoluto. Aquí el autor nos irrita un poco cediendo a su inclinación instintiva por la paradoja y la ultranza: bastará con facilitar un cabo de Ingenieros para cada 25 aviadores; algunos días serían suficientes para poner a buen recaudo todo el material del Ejército del Aire.

¡Vamos, vamos, que si fuese tan sencillo, ya se sabría!... Apenas si el Sr. Rougeron nos concede un poco de hormigón, que, desgraciadamente, "no puede entrar sino en las construcciones de lujo, con un reparto de salarios y de honorarios a todos los grados de la ejecución y del mando que garantice la bondad de la obra."

La probable crisis de los terrenos aboca a ideas más accesibles cuando se trata de catapultas o redes de cables elásticos, como sobre los puentes de los navíos.

La defensa contra aeronaves (D. C. A.) se ha confiado ahora a piezas de un calibre respetable. En este asunto los marinos han comprendido antes que los militares. Han colocado material de 130 mm. en el *Dunkerke* y de 150 mm. en los buques en construcción. Pero que no se enorgullezcan demasiado los marinos de su iniciativa, porque "si se quisiera formar la lista de sus errores en un siglo, seguramente el balance no les sería favorable".

Bien entendido que para obviar los famosos ataques "rasantes", sobre los que descansa toda una escuela, hay que contar con piezas de tiro rápido de pequeño calibre, que oscile entre 25 y 47 mm.

En lo que concierne a los aparatos propiamente dichos, la velocidad es la cualidad "reina", máspreciada aún que el techo o el radio de acción.

Aquí el autor evoca una Aviación diabólica, volando a 20 kilómetros de altura, en la estratosfera, con tripulaciones de alucinantes escafandristas y capaces de operar a 5.000 kilómetros de sus bases. Dicho de otro modo: en dos años, New-York estará bajo el fuego de las Armadas volantes de Berlín. ¡Y le habla a usted de un pequeño 800 kms.-h. como si nada!

Se puede lamentar que M. Rougeron se deje llevar un poco lejos algunas veces por su humor. Así preconiza, más o menos seriamente, el transporte del carbón por medio de aviones de carga.

Cuando se haya comprendido que la defensa aérea mínima de un avión de transporte exige algunas decenas de millones de francos de material y algunos centenares de especialistas, ciertamente se encontrará preferible transportar, solamente desde el punto de vista económico, el carbón y el trigo en avión, con gasolina con índice de octano de 90 y con pilotos a 200.000 francos por año.

¡Hum! ¿Es serio esto?

Pero al lado de estas exageraciones se encuentran las observaciones más pertinentes, los razonamientos más precisos y más robustos. Y por su estilo vigoroso, la claridad de sus exposiciones, *Las enseñanzas aéreas de la guerra de España* se leen como una novela... o un folleto.