



La Aviación en la batalla de Jutlandia

Por el Teniente TORRES PEREZ, Piloto del 27 Grupo de Caza.

Se han cumplido treinta años en que por primera vez en la Historia las fuerzas aéreas colaboraron con las fuerzas navales en una batalla. Fué el 31 de mayo de 1916. Por tímido que fuese este ensayo, no está por ello exento de interés el estudiar lo que el Mando esperaba de las fuerzas aéreas y cómo cumplieron éstas el papel que les fué encomendado.

Los hidroaviones que poseían ingleses y alemanes a mediados de 1916 eran aparatos de escasa potencia y poca resistencia; su armamento ofensivo era prácticamente nulo y su construcción era tan ligera que sus flotadores no les permitían afrontar la mar gruesa. Sin embargo, estos mismos aviones estaban, por el contrario, dotados de radio y medios de navegación suficientes.

En estas condiciones sólo podían servir estos aparatos para la exploración. Pero en tanto que Alemania limitaba su empleo para la vigilancia de las costas, Inglaterra transformaba en transporte de hidroaviones al "Engadine".

Era una solución relativa. Tenían que concurrir diversas circunstancias para que el "Engadine" pudiese echar al agua, va-

liéndose de sus medios, su único aparato. Durante esta operación, lenta y delicada, estaba obligado a permanecer sin moverse en pleno mar, constituyendo fácil blanco para los submarinos, por lo que los torpederos debían estar prevenidos para asegurar su protección.

Carentes de hidros que pudiesen acompañar a las fuerzas navales, los alemanes tenían, por el contrario, sus dirigibles tipo "Zeppelin", de 50.000 metros cúbicos, que con su base en Cuxhaven estaban en condiciones de explorar alta mar. Las numerosas expediciones que ya habían efectuado sobre Londres y sur de Inglaterra demostraban que se podía confiar en su capacidad aeronáutica.

El Alto Mando alemán había preparado, para finales de mayo, una salida con el fin de atraer una parte de las fuerzas navales inglesas para que tuviesen que enfrentarse con la totalidad de las fuerzas navales alemanas antes de que el grueso de la Flota británica pudiese intervenir.

Este plan parecía realizable. En efecto: después de un bombardeo de las costas inglesas por los cruceros alemanes en enero

de 1916, el Almirantazgo inglés había cedido ante la opinión pública, destacando una escuadra de viejos acorazados en la desembarcación del Tamesis. Esta noticia, recogida por la prensa, podía hacer creer a los alemanes que el grueso de la Flota británica se hallaba distribuido por las costas inglesas del mar del Norte. Además, el abandono momentáneo de la guerra corsaria dejaba disponible gran número de submarinos.

El plan de operaciones preparado por el Almirante von Scheer, comprendía el bombardeo de Sunderland por los cruceros de batalla del Almirante Hipper. El puerto de Sunderland era el punto vulnerable más próximo a Rosyth, donde se encontraban los cruceros de batalla del Almirante Beatty. Era lógico pensar que éstos serían atraídos a alta mar en persecución del Almirante Hipper.

Pero esta operación, que debía llevar a la Flota alemana a las proximidades de las aguas de la Flota británica, no podía efectuarse sin un previo reconocimiento aéreo.

La participación de los dirigibles era esencial y se debía combinar con la acción de los submarinos alemanes situados de vigilancia ante los puertos ingleses.

Todos los dirigibles disponibles recibirían la orden de estar dispuestos a elevarse a partir de 23 de mayo para apoyar la expedición proyectada.

Del 23 al 30 de mayo, la Flota alemana esperó en vano que hiciese buen tiempo para que los "Zeppelines" pudiesen salir de sus hangares. Y como, por otra parte, no se podía mantener a los submarinos en las posiciones de acecho después del 31 de mayo, el Almirante von Scheer decidió, sin esperar un mejoramiento de las condiciones atmosféricas, abandonar la operación sobre Sunderland y efectuar otra, que ya había sido prevista, al norte de Dinamarca para el caso en que la exploración aérea hubiese fallado. El principio era el mismo: el punto escogido estaba siempre lo suficientemente alejado de las bases inglesas para que un encuentro inesperado con el grueso de la Flota británica fuese difícil.

El Almirante Hipper se pondría en la noche del 30 a la cabeza de la escuadra de cruceros de batalla alemanes. Horas después el Almirante von Scheer se haría a la

mar con el grueso de la Flota alemana, dispuesto a entorpecer la fuerza enemiga, para que los cruceros, colocándola bajo sus fuegos, la destruyesen.

La exploración aérea alemana había fallado. La aviación embarcada británica iba a intervenir al principio de la batalla.

* * *

El transporte de hidroaviones "Engadine" estaba afecto a la flota de cruceros de batalla del Almirante Beatty.

El 31 de mayo, el "Engadine" se había colocado entre los cruceros ligeros que constituían la fuerza de exploración de los cruceros de batalla.

A las catorce horas diez minutos, el crucero "Galatea", que ocupaba el extremo este del dispositivo de descubierta de las fuerzas del Almirante Beatty, divisó hacia el Este-Sudeste dos buques de guerra, que diez minutos más tarde eran identificados como torpederos enemigos, por lo que todo dispositivo de exploración viró hacia el Este para tomar contacto.

Descubiertos a su vez los ingleses, los torpederos alemanes intentan darles caza hacia el Nordeste, ya que obraban conforme a las órdenes recibidas, para entretener al enemigo lejos de los cruceros de batalla alemanes, hasta que éstos, a algunas millas más al Sur, hubiesen podido ganar una posición al oeste de los ingleses.

Esta dirección que tomaban los cruceros enemigos podía hacer creer al Almirante Beatty que las fuerzas de resistencia alemanas se encontraban en el Norte. Sin embargo, para resguardarse de toda eventualidad ponía proa al Sudeste para cortar la retirada del enemigo, y a las catorce horas cuarenta minutos daba la orden al "Engadine" de efectuar una exploración aérea por el Norte-Nordeste; al mismo tiempo destacaban dos torpederos detrás de él para asegurar su protección.

Fueron necesarios veinte minutos para que el "Engadine" descubriese numerosos barcos que le rodeaban. Inmediatamente fué desembarcado el hidro, que se elevó a las quince horas siete minutos.

El mar estaba casi en calma; sólo ligera brisa soplaban del Noroeste. Las nubes esta-

ban bajas: 400 metros la más altas. La visibilidad era bastante buena para el mar del Norte; es decir, que se veía lejos en los sectores soleados, pero se limitaba esta visibilidad a algunas millas en el resto; además, una ligera bruma hacía difícil la identificación de los objetivos.

Para reconocer al enemigo debía aproximarse a menos de una milla. A esta distancia estaba bajo el fuego no sólo de la artillería antiaérea, sino también de toda la artillería de los barcos alemanes; la escasa altura a que estaba obligado a volar permitía, en efecto, el empleo de los cañones ligeros.

Sin embargo, la observación británica precisó con bastante exactitud el número de barcos y la composición y dirección de la fuerza alemana. Los informes recogidos confirmaban los enviados por los cruceros ligeros, que después de las catorce horas treinta minutos cruzarían sus fuegos con el enemigo. Y cuando los barcos alemanes aprobaron al Sur, para ponerse al abrigo de los cruceros de batalla, una avería del motor obligaba al hidroavión británico a reintegrarse al "Engadine". Por lo demás, desde este instante las fuerzas del Almirante Hipper estaban a la vista de los cruceros de batalla ingleses; la batalla era inminente.

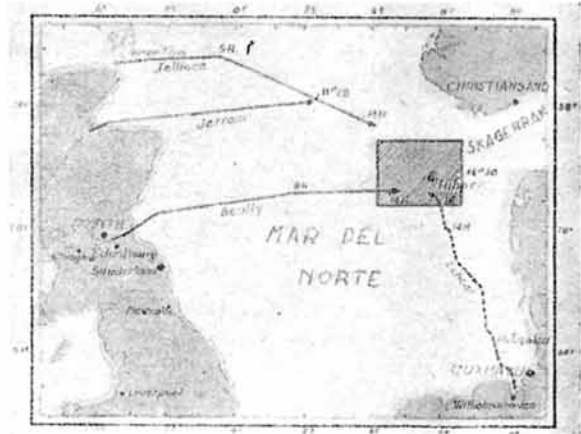
* * *

A este reconocimiento aéreo debía limitarse el papel del "Engadine" durante la jornada del 31 de mayo.

Después de haber izado el hidro nuevamente a bordo, el "Engadine" se colocó en la parte menos comprometida de la línea de batalla; hacia las seis horas treinta minutos se destaca para convoyar un crucero gravemente averiado. Parece que el Almirante Jellicoe concedía poca importancia a su presencia. ¡Cuán necesarios habrían sido, sin embargo, sus informes sobre la Flota alemana cuando al grueso de su escuadra se reunían, hacia las seis horas, las fuerzas del Almirante Beatty en el momento en que el Almirante Scheer se escapaba hacia el Oeste aprovechando la confusión de los acorazados británicos!

* * *

La intervención de las fuerzas aéreas era vista de distinta manera por los Altos Mandos de las Flotas adversarias.



Para los alemanes, en el momento inicial de la operación, la Aviación debía ser la clave de la misma, pues habría permitido a la flota acorazada saber con certeza el tiempo de que podría disponer para reducir una parte de las fuerzas inglesas antes de que llegase a intervenir el grueso de ellas.

La resistencia de los dirigibles alemanes justificaba esta concepción; éstos, sin duda, habrían podido llenar completamente el papel que se les había asignado si el período de tiempo durante el cual la operación tuvo lugar no hubiese sido tan limitado; los dirigibles sólo podían salir de sus hangares en condiciones atmosféricas favorables; pero en el mar del Norte los períodos sin que tales condiciones se presenten suelen ser largos. Combinando la acción de los "Zeppelines" con la de los submarinos, que no podían mantenerse en vigilancia ante los puertos enemigos más que un número de días bastante limitado, el Alto Mando alemán se lanzaba a la operación confiando el éxito a la suerte.

Todo hubiese sido de otro modo si los dirigibles hubieran podido en esta época utilizar los postes de amarre.

Para los ingleses, la Aviación no debía representar más que un papel secundario; debía localizar al enemigo, pero se tenía una confianza limitadísima en los aviones, puesto que sus exploraciones eran controladas por las de las embarcaciones rápidas. ¿Se podía esperar tan alto servicio de este instrumento tan rudimentario puesto a la disposición del Mando inglés?

Esta primera tentativa de utilización de las fuerzas aéreas en operaciones navales es muy interesante, pues sirve de norma a las políticas seguidas por las principales potencias europeas.

La Aviación alemana tenía sus bases en tierra; su acción se superponía a las fuerzas navales sin llegar a mezclarse. Esta concepción es perfectamente admisible, puesto que su Marina tenía que operar solamente

en mares interiores. Tal era el caso de Alemania e Italia hasta la pasada contienda.

Por el contrario, la Aviación inglesa debía cooperar con la Marina en cualquier mar, la mayor parte de las veces no tan cerca de las bases terrestres que desde ellas pudiese llevarla a cabo; por esta razón nació el actual portaviones, que tan buenos servicios ha prestado a las naciones que lo poseían en el curso del último conflicto bélico.

Los tres "records" mundiales de España

Por el Capitán LOPEZ MAYO

Habrán muchos que ignoren, y otros que lo tendrán olvidado, que la Aviación española se encuentra entre aquellas que han establecido "records" mundiales, y no con uno solo, sino con tres nada menos. Y como ya han pasado algunos años, queremos hacerlos nuevamente de actualidad.

El día en que la primera de aquellas tres marcas fué superada por nuestros aviadores, coincidía con otra fecha, también gloriosa, de la Historia de España. Me refiero al 7 de octubre de 1571. Si entonces fueron las naos de Felipe II las que, en aguas del golfo de Lepanto, dieron al turco el golpe de gracia que acabó con sus ansias de conquististas y su empeño de subyugar al Occidente cristiano al poder de la Media Luna, y escribieron otra gesta heroica a nuestra ya fecunda Historia, ahora eran las alas de España las que confirmaban el prestigio que nuestra aviación había empezado a conquistar, años atrás, ante los ojos del mundo.

Nuestros aviadores habían dado pruebas, en diversas ocasiones, de su capacidad científica y técnica. No tenemos más que recordar aquellos magníficos vuelos del "Plus Ultra", de Gallarza y Loriga, y del "Jesús del Gran Poder". Ahora, Rodríguez y Haya iban a corroborar la indiscutible valía de nuestra aviación. También éstos, como otrora aquéllos, fueron escogidos por la Fortuna para que sus nombres figuraran al lado de sus compañeros en las páginas de nuestra gloriosa aviación.

Tan magnífica victoria tuvo un escenario digno de ella: Sevilla, tierra de sol y de luz, jardín perenne de nuestra España. Sobre el azul cobalto de su cielo caía el esfuerzo de otros ases, superado por el tesón y arrojo de dos de los mejores de nuestros aviadores: el Capitán Rodríguez y el Teniente Haya.

Después de algunos vuelos de entrenamiento, del estudio minucioso del circuito a seguir y de la revisión meticulosa del avión, deciden llevar el proyecto a la práctica.

A las seis horas y treinta y dos minutos de la mañana del 7 de octubre de 1930 se elevó de la base de Tabalada el avión "Breguet 12-71", tipo "Gran Raid", de características análogas al "Jesús del Gran Poder", equipado con un motor "Hispano Suiza" de 600 cv. El aparato era totalmente fabricado en España.

El objeto del vuelo es batir el "record" de permanencia en el aire, que a la sazón estaba en poder de Francia.

Su propósito era permanecer en el aire un tiempo mínimo de treinta y dos horas, prorrogable si el motor respondía.

El despegue fué magnífico, a pesar de los 5.000 litros de gasolina, 360 de aceite y 500 de agua que llevaban como carga útil. Emplearon la pista utilizada por el "Jesús del Gran Poder". Tomaron altura rápidamente y emprendieron el recorrido del circuito de