

# Crónica de la Cruzada Española

Preparamos la publicación de un ligero estudio de nuestra gloriosa Cruzada, examinada desde el punto de vista aeronáutico. Es sabido que, al estallar el Alzamiento, la mayor parte del material, personal e instalaciones de la Aviación Militar quedó en territorio marxista. Sin embargo, la voluntad y la capacidad del Mando Nacional obraron el milagro de crear una Aviación magnífica, que tuvo en nuestra guerra aplicaciones hasta entonces inéditas e intervenciones de carácter muchas veces decisivo. La Historia de nuestra guerra aérea está por escribir, y para su estudio concienzudo nos proponemos publicar en esta Sección algunas notas bien documentadas. Pero, mientras se ultima esta labor, puede ser oportuno e interesante dar a conocer las enseñanzas que de nuestra guerra aérea han creído poder deducir los escritores profesionales del extranjero, ya que, por las circunstancias de estos últimos años, las publicaciones en que tales estudios han visto la luz no han tenido acceso hasta la masa general del lector español.

Comenzamos hoy la publicación de versiones españolas, íntegras o en extracto, de la índole aludida, comenzando por las de sectores menos afectos a la España Nacional, para incluir más tarde los de otros que nos dieron su amistad. El lector atento advertirá fácilmente las inexactitudes, exageraciones y verdaderas monstruosidades que de nosotros se han escrito. Nosotros creemos cumplir un deber de ilustración informativa al someterlas todas a su buen criterio, que fácilmente podrá extraer al final de la lectura las consecuencias pertinentes.

I.—De *Samolet*, recogido por *L'Aérophile*, núm. 8, de agosto de 1937

## Un documento ruso sobre la guerra aérea en España

La Prensa soviética, tan discreta cuando se trata de su Aviación Militar o de la vida aérea de su país, es, por el contrario, pródiga en informaciones sobre las Aviaciones Militares extranjeras. La guerra en España constituye el primer campo de ensayos del material moderno; por esto nos ha parecido interesante traducir un artículo notablemente informado y preciso, publicado en la revista *Samolet* en junio de 1937 por el ingeniero N. Faussec. Para dar uniformidad a lo expuesto, se dará el nombre de republicanos a los partidarios del Gobierno de Valencia y nacionalistas a los partidarios del Gobierno de Burgos. (Comentario del *Aérophile*.)

### Efemérides de la lucha

Por primera vez después de la Gran Guerra, ha llevado el conflicto español fuerzas aéreas considerables al encuentro. Desde hacía cerca de veinte años, el desarrollo de la Aeronáutica Militar se guiaba únicamente por la experiencia de la Gran Guerra. Más tarde, cuando la técnica de la aviación sobrepasó de manera total las concepciones y medidas establecidas por esa Guerra, la evolución del Ejército del Aire se guió por teorías puramente especulativas o basadas en la experiencia de diferentes maniobras.

Las correcciones traídas por la experiencia de combates aéreos en guerras coloniales contra naciones poco civilizadas y en las cuales han tomado parte cantidades de material aeronáutico a menudo muy importantes, no han podido ser ni considerables ni decisivas. (Por ejemplo, en Abisinia.)

En estas guerras faltaba, en efecto, el factor más importante: la resistencia aérea enemiga.

Por esto es por lo que las enseñanzas que han podido sacarse de la lucha aérea en España presentan un interés excepcional. Se analiza con cuidado esta experiencia, aun ahora, cuando la guerra está lejos de haber terminado y puede guardar aún sorpresas. Se puede afirmar que esta experiencia traerá muchas modificaciones esenciales, tanto en la táctica de la aviación como en las cualidades técnicas que requieren los aparatos de combate.

Las fuerzas aéreas que se enfrentan en España son rela-

tivamente poco importantes. Antes de la guerra, en julio de 1936, España disponía apenas de 160 a 180 aparatos, casi todos de tipos anticuados (más de la mitad eran biplazas *Breguet 19* y monoplazas de caza *Nieuport 52*). Aproximadamente, tres cuartas partes de los pilotos se pusieron al lado de Franco con sus aviones, mientras que la mayoría de los cuadros sedentarios quedó al lado de los republicanos.

Según el artículo soviético, las fuerzas aéreas nacionalistas aumentaron rápidamente gracias a la ayuda alemana e italiana. Hacia el mes de octubre, constaban ya de cerca de 200 aparatos relativamente modernos, tripulados por pilotos extranjeros. Dos tercios estaban formados por aviones de caza (principalmente el *Heinkel 51*, el *Arado 68* y el *Fiat CR-32*); el último tercio, por aviones de bombardeo (bombardeos pesados *Junkers Ju-52* y *Savoia Marchetti S-81*).

A pesar de pérdidas muy importantes, sobre todo pasado el mes de octubre, la ayuda alemana e italiana fué tan eficaz, que la Aviación Nacionalista no ha dejado de crecer y su número se ha duplicado prácticamente. La base principal de la Aviación Nacionalista que opera en el frente Madrid-Avila-Burgos se encuentra en Cáceres.

Al estallar la insurrección, se componía la Aviación Republicana de un pequeño número de *Nieuport* y *Breguet*, que no hacían más que llenar los hangares; inutilizables por falta de pilotos. Desde los primeros meses se adquirió cierto número de aviones modernos en Francia. De todos modos, su armamento (ametralladoras *Vickers* y lanzabombas) se hizo en España. A pesar de una superioridad aplastante de la Aviación Nacionalista, no pudo ésta destruir, ni aun siquiera impedir, su actividad. Ningún "raid" de la Aviación del General Franco fué llevado a cabo sin pérdidas.

La relación de fuerzas aéreas en servicio ha variado bruscamente hacia mediados de octubre, al recibir los republicanos un número considerable (150 a 200) de aviones modernos, principalmente aviones de caza tipo *Boeing*, construidos con licencia en la U. R. S. S. Inmediatamente después se causaron graves pérdidas a la Aviación Nacionalista, en una serie de batallas aéreas grandiosas que se desarrollaron cuando las tentativas de bombardeo a Madrid.

### Valor de los aparatos en servicio

En conjunto, el frente de la guerra civil, que se extiende sobre más de 700 kilómetros, está mal provisto de Aviación. Los dos adversarios disponen de mil aparatos en total. Hay que recordar que a fin de la Gran Guerra, Francia tenía una escuadrilla por kilómetro.

Casi toda la masa de Aviación está concentrada y opera sobre estrechos sectores, que son después de octubre de 1936 teatro de una lucha aérea intensa. A pesar de la superioridad numérica de la Aviación Nacionalista, el artículo soviético afirma una cierta preponderancia de la Aviación Republicana, gracias a la superioridad técnica de sus aparatos. Los republicanos vuelan donde y cuando quieren, mientras que los nacionalistas han de coordinar su acción con la de la Aviación enemiga. Después de combates en formaciones, el cielo de batalla queda casi siempre en poder de los republicanos.

Es interesante conocer de aviadores republicanos que tuvieron que combatir contra los aviones de procedencia alemana o italiana al servicio del Gobierno de Burgos la opinión sobre el valor de los aparatos.

Los *Junkers 52* no dan resultado satisfactorio como aviones de batalla. No tienen ametralladora de tiro delantero, y su potencia de fuego, en general, es muy débil. Los *Savoia Marchetti S-81* tienen mayor potencia de fuego; pero, por lo que se puede juzgar por el aspecto exterior, son difíciles de maniobra. Según el autor, un avión de bombardeo de este tipo, atacado simultáneamente por dos o tres cazas puede considerarse perdido. Los aviones de caza *Heinkel 51* y *Arauco 68* son muy maniobrables, y, estando armados con dos ametralladoras de cadencia de tiro ultrarrápida cada uno, tienen una gran potencia de fuego.

El avión de caza italiano *Fiat CR-32* es muy vulnerable por delante, a causa de sus radiadores frontales de agua y aceite. Su Ejército de gasolina le hace peligroso desde el punto de vista incendio. Casi todos los *Fiat* derribados se incendiaban aún en el aire.

### Empleo táctico de la Aviación

De día no pueden efectuar "raids" los aviones de bombardeo pesado sin ser atacados por la caza enemiga; la única protección eficaz es el acompañamiento por la caza amiga. Así obran los nacionalistas, haciendo acompañar obligatoriamente la escuadra de bombardeo por seis, nueve y aun doce cazas, dispuestos lo más frecuentemente en tres patrullas. Una, volando a la misma altura que los aviones de bombardeo; la segunda, 1.000 metros más alta, y la tercera, a 4.000 ó 5.000 metros, pero nunca a más de 5.500 metros.

Los cazas alemanes vuelan siempre de tres en tres y atacan a los aviones de bombardeo por detrás y por debajo, con el fin de protegerse del fuego del ametrallador trasero con la cola y aun con la rueda patín. Atacan de uno en uno, en fila rompiendo el combate para rehacer la formación en patrulla. Los italianos han atacado a los aviones de bombardeo sin seguir la misma táctica, y a pesar de la habilidad de sus pilotos, han sufrido grandes pérdidas.

Vista la potencia de fuego de los aviones de caza actuales, es muy grande la vulnerabilidad de los polimotores de bombardeo, sobre todo cuando se trata de motores de refrigeración por agua.

Una defensa eficaz contra los cazas no es posible sino a corta distancia, como 50 metros. Únicamente a estas distancias puede conseguir un ametrallador trasero un fuego eficaz. Por esto cita el autor un *Potez 54* republicano que logró defenderse contra tres *Heinkel*. Al principio del combate fueron heridos por uno de los cazas el piloto y el ametrallador delantero; pero el ametrallador trasero, deitando aproximarse al adversario, lo derribó, con lo que los dos cazas restantes cesaron el combate.

### Vulnerabilidad de los aparatos

Según el autor, el avión de bombardeo potente, y cita un ejemplo, es muy vulnerable a la caza enemiga. La vulnerabilidad de estos aviones se aumenta por ser considerables los destrozos producidos por las balas modernas, y al estallar las balas explosivas hacen que las partes metálicas del avión puedan, saltando, herir a la tripulación.

Los aviadores alemanes han conservado íntegro su orden de tiro de la Gran Guerra: una bala perforadora, una bala trazadora, tres balas ordinarias, luego nuevamente una perforadora, etc. Las balas alemanas poseen gran potencia destructiva, y los agujeros que producen en el revestimiento de aviones completamente metálicos alcanzan hasta 20 centímetros de diámetro. Esto hace a los aviones completamente metálicos más vulnerables que los de construcción mixta.

Todo lo que antecede señala la conveniencia de blindar la cabina de pilotaje de los aviones de bombardeo pesado. Ya que los ataques no son sino por la espalda, bastaría proteger por detrás la silueta del primero y segundo pilotos. El peso de este blindaje sería relativamente poco importante para un gran avión de bombardeo, mientras que su capacidad defensiva se acrecentaría notablemente, ya que la vida de todos depende de las de los dos pilotos.

Los aviones de bombardeo ligeros de los republicanos evitan fácilmente los ataques de los cazas. La preponderancia de la velocidad sobre el número de ametralladoras se acentúa por el hecho de que los pocos aviones *Douglas* de que disponen los republicanos, destinados al transporte de tropas y convertidos en bombarderos, con una velocidad superior a 350 kilómetros por hora, realizan su misión casi sin pérdidas, teniendo por toda defensa una sola torreta detrás, de reducido campo de tiro.

### Cooperación del avión con las tropas de tierra

El Mando Nacionalista utiliza la Aviación principalmente para cooperar con el Ejército de Tierra y para el apoyo directo a la Infantería.

Los vuelos se efectúan a alturas de 200 a 2.000 metros. El ataque comienza con el vuelo de 10 a 20 *Heinkel*, que ametrallan las trincheras enemigas y las bombardean con granadas de mano. Cuando la Aviación nota que comienza a reinar la confusión entre las tropas atacadas, se lanza a su vez la Infantería. Esta táctica hace muy importante el número de aviones, ya que los que atacan juzgan la potencia de la Aviación de cooperación únicamente por el número de aparatos.

Como los monoplazas de caza desempeñan un papel fundamental en estos ataques, se presenta uno involuntariamente la pregunta sobre la oportunidad de la política de construcción actual, política que tiende a aumentar la potencia de los motores y la altura a la que pueden restablecer dicha potencia. Es interesante notar que los aeródromos de combate de la Aviación Nacionalista, como los de la republicana, están situados muy cerca del frente. Así, en el frente de Madrid, la Aviación Nacionalista está repartida en los aeródromos de Avila (a menos de 100 kilómetros de Madrid), en Talavera de la Reina y aún en Medina del Campo. Evidentemente existen además un gran número de otros aeródromos. Por lo tanto, es difícil encontrar los campos que convienen a los aviones de caza que vuelan a más de 450 kilómetros-hora, sobre todo por no poder contar con los frenos sino relativamente (ya que la falta de cuidados normal en tiempo de combate, trae rápidamente su deterioro). Cada aterrizaje forzoso de estos aviones conduce casi inevitablemente a la destrucción del aparato, aun cuando el piloto, arriesgando su vida, no salte en paracaídas.

Por esta misma razón puede discutirse la ventaja de los trenes eclisables. Sin hablar de las averías irremediables que puede producir una bala, les ocurre frecuentemente a los pilotos, después de la tensión nerviosa del combate aéreo, que olvidan de sacar el tren al aterrizar, lo que trae consigo graves averías, incluso a menudo la catástrofe.

Por lo tanto, para combates entre 200 y 2.000 metros, y tanto más para el acompañamiento de la Infantería, un monoplaza de caza, provisto de motores dos veces menos potentes, y costando, por consiguiente, dos veces menos, puede realizar el mismo trabajo, tripulado por pilotos relativamente entrenados y, por lo tanto, fácilmente reemplazables, sin hablar de que tales aviones pueden ser dos veces más numerosos.

Estas conclusiones no son, evidentemente, más que puntos de vista individuales de diferentes aviadores, actores o testigos de la guerra aérea española. Es posible que en el porvenir traigan numerosos cambios. Pero se ve ya claramente que la experiencia española llevará a una serie de modificaciones, tanto en la doctrina del empleo de la Aviación como en las cualidades militares de los aparatos de combate, cuya construcción se estaría obligado a modificar.