

Notas para la

Crónica de la Cruzada Española

II. — De *L'Aérophile*, marzo de 1938

La guerra aérea en España, vista del lado republicano

Por CHARLES SWEENY

NOTA DE LA REDACCION.—Este Charles Sweeny pudiera ser un Coronel de la Reserva de la Royal Air Force, actual jefe honorario de una escuadrilla formada por pilotos norteamericanos, y que, según escribe, realizó un viaje a la España roja acompañando al General francés Armengaud, a fines de 1937.

El autor pide a los lectores de L'Aérophile que lean este artículo, teniendo en cuenta el espíritu en que ha sido concebido; es decir, despojado de toda tendencia política. Se ha esforzado en no considerar más que el aspecto puramente aeronáutico, recogiendo, en lo posible, las enseñanzas técnicas y tácticas que el actual conflicto puede suministrar para el futuro.—Charles Sweeny.

Advertencia preliminar

Al comienzo de la insurrección, los republicanos no poseían absolutamente nada. El Ejército, y sobre todo las secciones técnicas, estaban al lado de Franco desde el primer momento. Lo poco que quedaba estaba desorganizado o sabotado por un Gobierno sectario, que sospechaba de todo el mundo, incluso de sus más fervientes partidarios. Cuando volvió la calma con la subida del Dr. Negrín al Poder, fué preciso crearlo todo, improvisarlo todo. Estas cosas han sido tomadas por el autor en el curso de un viaje efectuado en compañía del General Armengaud, durante los meses de noviembre y diciembre de 1937.

Personal

En la actualidad, el personal de la Aviación republicana es casi exclusivamente español. No quedan, en sus campos de Aviación, más que dos Capitanes rusos que todavía vuelan. El personal es joven, lleno de entusiasmo. Para ellos, la guerra es un gran deporte, el mayor, y se batan deportivamente. El personal se instruye en Escuelas tan bien montadas como dirigidas. En la Escuela de los principiantes, los trabajos preliminares se hacen a bordo de aviones franceses de escuela, que ya pertenecían al Ejército español antes de la Revolución. El trabajo algo más adelantado se hace a bordo de *Breguet* y *Potez*. En esta Escuela se trata de dar a los alumnos pilotos diez o doce horas de vuelo. Los que demuestran una cierta disposición son enviados a las Escuelas de perfeccionamiento, en tanto que a los otros se les manda a las escuadrillas de bombardeo nocturno (*Natacha*), donde adquieren experiencia suficiente como observadores-ametralladores, a fin de actuar como pilotos de bombardeo. El Jefe de la Aviación del Ejército de Levante me ha dicho que este sistema daba resultados en algunos casos, pero que, en conjunto, no daba más que sinsabores.

Los alumnos más capaces pasan por las diferentes Escuelas, hasta la de acrobacia. Antes de enviarlos al frente se procura darles treinta o cuarenta horas más de vuelo. Los más jóvenes (diecisiete a veintidós años) y los más aptos son los designados para tripular los *Moscas*. A los que tienen algunos años más (veintidós a veinticinco años) se les asignan los *Chatos*.

La opinión general de los aviadores de España es que, pasados los veinticinco años, el piloto no es ya apto para la caza.

No obstante, hay pilotos de más de treinta años que mandan grupos de caza y "pitan" todavía.

El gran acorazado aéreo *Katiuska* está servido por personal escogido entre los diecisiete y cuarenta años. El Jefe de grupo es un ex capitán de altura de la Marina mercante española, de cuarenta y dos años de edad. Las operaciones las lleva a cabo personalmente, y según sus subordinados, es siempre el primero en el combate.

La Escuela de mecánicos es un modelo en su género. Los alumnos pasan en ella tres meses, siendo enviados luego al frente durante seis meses, y vuelven a la Escuela para efectuar un curso suplementario de tres meses. El Director de la Escuela es un antiguo Jefe mecánico que sirvió en Marruecos, en los campos de Aviación de la "Air France". Tanto él como sus alumnos se muestran llenos de entusiasmo. Nunca encuentran suficientes las horas de trabajo, y es asombroso lo que llegan a hacer. Este estado de espíritu trabajador está muy extendido en toda la Aviación; es lo más chocante de todo.

El Estado Mayor, bajo el mando del Coronel Núñez, está tan bien formado como dirigido. Le chocó al General Armengaud, que no cesó de expresar su admiración. El principio de la economía de fuerzas ha sido bien comprendido y bien observado. La fuerza total está reunida para grandes operaciones y empleada con inteligencia.

Material

El *Natacha*, empleado para bombardeo nocturno y para asalto a las líneas enemigas, es un *Breguet 19*, llegado a España por Rusia después de pequeñas modificaciones. El motor actualmente empleado es el *Wright Whirlwind*.

Este avión lo emplearon, primeramente, casi exclusivamente para bombardeo nocturno, pero se perdieron muchos a causa de la calidad mediocre del personal que lo tripulaba. Ahora se le emplea contra las trincheras adversarias de primera y segunda línea.

La táctica es muy particular y bastante interesante. Después de su despegue, los aviones van en vuelo rasante y siguen rutas apartadas, con el fin de poder tomar tierra en caso de ser atacados por la caza enemiga.

Una vez llegan a la primera línea en grupos de 15 a 50, y más en algunos casos, efectúan incursiones cortas, pero violentas, sobre las líneas enemigas, no volando nunca a una altura superior a 100 metros, y muy frecuentemente a menos de 50 metros, y bombardeando sin tregua. La táctica resulta de gran eficacia. Los Oficiales que la han practicado me han confiado, que al principio de estas operaciones volaban a 300 metros. A esta altura la Infantería los ametrallaba copiosamente, pero cuando descendieron a 50 metros la Infantería, impresionada, se ocultaba.

Un Comandante de grupo me ha asegurado que en el trans-

curso de tres bombardeos en la región de Zaragoza, los aviones no habían recibido apenas fuego terrestre.

Se emplean balas trazadoras, perforantes, incendiarias y explosivas, que se reparten en los cargadores de las ametralladoras de la siguiente forma: trazadora, perforante, trazadora, perforante, incendiaria, explosiva, trazadora; la última bala trazadora es para el control del tiro.

El otro avión de bombardeo, el *Katiuska*, no es más que una modificación del *Trait-d'Union*, de Costes y Le Brix, perfeccionado (*Dewoitine 33*). Este avión es el gran señor del aire. Puede ir provisto de un motor *Wright Whirlwind*, o también de un *Hispano Suiza 12Y*, alcanzando una velocidad de 370 a 400 kilómetros por hora.

Generalmente vuela a gran altura, de 5.500 a 7.000 metros, no siéndole necesaria protección alguna de la caza por poderse defender solo perfectamente. Efectúa bombardeos a larga distancia, descendiendo hasta 500 metros para algunos bombardeos (como el de Zaragoza, en el mes de noviembre, en que fueron destruidos los depósitos de municiones que Franco había acumulado con vistas a una ofensiva en Aragón).

Un Oficial alemán prisionero me ha asegurado que el ataque a este avión era casi imposible, por no presentar ningún ángulo muerto. Volando tan alto es casi imposible cogerlo en picado, ni siquiera tratándose del último modelo de *Messerschmitt*.

En las ametralladoras se emplea la misma variedad de balas que en el *Natacha*. El Jefe de grupo parecía menos satisfecho que el del *Natacha*; este último decía que las balas incendiarias causaban un efecto moral terrible entre las tropas atrincheradas. El Jefe de grupo del *Katiuska*, por el contrario, encontraba mucho más eficaces las explosivas; abogaba por el empleo exclusivo de las balas trazadoras y explosivas.

Los aviones de caza son dos: el *Mosca*, monoplano, bimotores, y el *Chato*, biplano, monomotor.

El *Mosca*—monoplano de ala baja—lleva dos motores *Wright Whirlwind*, y hace 430 a 450 kilómetros por hora. Es un aparato poco maniobrable, que no ataca más que en picado.

El *Chato* es un *Boeing* americano de caza, llegado de Rusia, apenas modificado. Está accionado por un motor *Hispano-Suiza 12Y*, que logra una velocidad de 320 a 340 kilómetros por hora y de una maniobrabilidad extrema.

Lleva cuatro ametralladoras, que cruzan el fuego a 400 metros delante del avión, lo cual da un haz de tiro muy concentrado, aún a dos kilómetros.

Estos aviones de caza operan juntos en escuadrillas o en grupos.

El *Mosca* ataca la formación enemiga en picado y trata de dispersarla. El *Chato* hace lo demás. Esta táctica es de resultados positivos contra las formaciones de bombardeo, protegidas por cazas. Ha sido tan eficaz, que los grandes trimotores de bombardeo *Junkers* se han visto obligados a desistir de su empeño. No se ve casi ninguno en España.

Otros dos aparatos han hecho su aparición en el frente de España republicana; dos *Fokker*, un monoplano y un biplano, fabricados en España, con licencia.

El monoplano, expuesto en el Salón Aeronáutico de París de 1936, un poco modificado, alcanza 450 kilómetros por hora, con un motor *Hispano-Suiza 12Y*, ó 430 con el *Wright Whirlwind*. Aún no se ha logrado hacer eclipsable el tren de aterrizaje. No obstante, se confía en la solución del problema, y en ese caso se cree que podrá hacer una velocidad de 470 a 500 kilómetros por hora.

El propósito del Estado Mayor español es reemplazar el *Mosca* por este avión a la mayor brevedad posible.

El monomotor biplano *Fokker*, que debe hacer 340-360 kilómetros por hora, reemplazará al *Natacha* como avión de asalto.

Apreciaciones de los pilotos republicanos acerca de los aparatos enemigos

Los pilotos de caza no temen, en absoluto, al *Messerschmitt*, ni siquiera al último modelo, del que se han visto cinco o seis en España. Dicen que, a causa de su velocidad exagerada, carece completamente de maniobrabilidad y es muy fácil de evitar.

El Comandante de grupo de los *Chatos* me ha dicho que dejaban picar sobre ellos a los *Messerschmitt*, y que en el mo-

mento en que este aparato recobraba la horizontal para atacarlos, se le evitaba sin ninguna dificultad.

He hablado con un Oficial alemán que cayó en un *Messerschmitt*. Me ha dicho que su táctica consistía en atacar por la retaguardia, en picado; procuraba ponerse en línea a una distancia de cinco kilómetros, y abría el fuego a dos kilómetros. Las ametralladoras cruzaban el fuego a 400 metros. Consideraba que, a una distancia de dos kilómetros, el fuego podía ser ya eficaz. Le pregunté si había tenido mucho éxito, y me respondió: "Ninguno."

Cuando el *Messerschmitt* se ve forzado a defender a los bombarderos, más lentos, puede ser atacado fácilmente por aviones menos rápidos, pero más maniobrables. Por esa causa han sido derribados, sobre todo cuando protegían una formación de bombardeo que trataba de ganar Barcelona, procedente de Zaragoza. En este combate fueron derribados tres *Messerschmitt*, un *Heinkel* y dos *Junkers* en menos de cinco minutos por los *Chatos*, después de que los *Moscas* hubieron deshecho la formación de los bombarderos.

Los aviadores republicanos guardan mucho más respeto al *Heinkel*, por ser el que les causa la mayor parte de las pérdidas. El *Fiat* rehusa casi siempre el combate; los aviadores italianos han comprendido que el depósito delantero es un blanco muy fácil de batir. Los pilotos españoles hablan muy bien del *Dornier* y del *Savoia*, de los que han caído algunos ejemplares en sus líneas. Emplean los *Dornier* para bombardear Palma y las Baleares.

Fábricas

Antes de la insurrección no existía, como quien dice, la industria aeronáutica en España. Apenas se hacían algunas reparaciones. Los ingenieros aeronáuticos españoles no tenían campo para sus actividades más que en el extranjero.

Cuando llegaron los primeros aviones rusos, en 1936, fué necesario improvisar a toda prisa los talleres de reparaciones. No había mano de obra especializada. Se comenzó por crearla. Afortunadamente, en este momento, ofrecieron sus servicios al Gobierno un cierto número de ingenieros competentes, procedentes de las fábricas francesas, inglesas, alemanas y americanas.

Aparecieron los primeros talleres de reparaciones y el obrero comenzó el aprendizaje. De las reparaciones insignificantes se llegó, poco a poco, a las más grandes, hasta la construcción completa de una célula.

Hoy día todo el material volante del frente republicano está construido en España.

Táctica general

La utilización más característica de la Aviación en España es su empleo como arma de asalto. Antes del ataque, los aviones hacen la preparación, ametrallando, bombardeando las trincheras enemigas y las líneas de comunicación, exploran y protegen a la Infantería, y en caso de necesidad cooperan a la acción con su fuego. Para este empleo particular han sustituido casi por completo al carro de asalto, que ha demostrado ser muy vulnerable. Puede ser que ésta sea la única lección que pueda sacarse de la guerra de España, guerra muy particular y cuyas conclusiones se hallarán ciertamente desmentidas en una guerra entre dos Potencias de primer orden.

Los pilotos de caza tienen poco que enseñarnos, excepto ser menos personales y más disciplinados. El combate en grupo sustituye a la caza personal de la Gran Guerra. Si el empleo casi exclusivo de la bala incendiaria es o no recomendable, es una cuestión cuya solución no se encontrará sino por la experiencia.

El bombardeo da los resultados previstos. La bomba de 150 y 250 kilogramos deshace por completo una casa de seis pisos, no dejando nada en el interior de las paredes, y lo mismo mata a los del sótano que a los de las azoteas.

Las bombas asfixiantes son muy eficaces, en caso de que la mayoría de la gente no posea caretas. Algunos de los resultados han sido particularmente terroríficos.

En el campo de batalla las bombas de 50, 100, 150 y 250 kilos han resultado poco eficaces. Todos los pilotos coinciden en manifestar que prefieren la bomba "Michelin" de 10 kilos.

Dicen que ésta no tiene potencia suficiente, y que una bomba de 12.5 ó 15 kilogramos, que estallase rápidamente, sería la bomba ideal contra la Infantería y las vías de comunicación. Esto confirma la experiencia de la guerra del Rif (1925-26).

Contra los buques de guerra, las bombas tienen poca eficacia. Los *Katiuskas* han atacado varias veces a los buques naciona istas del puerto de Palma sin alcanzarlos, a pesar de descender a 800 metros.

Los buques han sido atacados en el mar por pequeños aviones de bombardeo, sin mayores resultados.

El hecho es de una importancia que no debe exagerarse, y es, sin duda, particular de la guerra de España.

NOTAS DE LA REDACCION. — El artículo precedente no puede permitir apreciar la calidad de la información, emanada en todo momento del frente rojo que hubo en España. Por su origen ruso, no quisimos acotar el artículo que insertamos en nuestro número anterior. Pero el que comentamos procede de un jefe británico que visitó oficialmente la España marxista, en compañía de un general francés, y su autoridad parece debía ser mayor. Sin embargo, no vacila en

afirmar que el empleo de los gases daba resultados terroríficos, y que el material republicano se construía íntegramente en España en la primavera de 1938. Es ocioso hoy desmentir estas peregrinas afirmaciones. En cuanto a la ineficacia de los ataques sobre buques, la guerra actual está dando la mejor respuesta. Otras apreciaciones sobre el material y el ataque "en cadena" parecen menos desatinadas.

* * *

Contrasta con el artículo de Sweezy el que damos a continuación, publicado por el culto director de L'Aéronautique, M. Henri Bouché. Mucho más ponderado y discreto, reconoce la ausencia del empleo de gases. Y acierta al sacar la consecuencia de que los resultados obtenidos por una Aviación de la constitución que tuvo la Aviación Nacional, y empleada en una guerra civil, no deben ser tomados como base de apreciación para una campaña de tipo normal. Los hechos lo han dado la razón.

III. — De *L'Aéronautique*, núm. 227, abril de 1938

A propósito de lecciones de la guerra en España

Por HENRI BOUCHÉ, Director

La opinión en los círculos aeronáuticos está perpleja con respecto de las "lecciones" de la guerra aérea en España. Unos declaran que la Aviación "se ha hecho el ama" en esta horrible guerra civil; otros se extrañan que "tantos aviones", empleados con tal encarnizamiento, no hayan obtenido una influencia decisiva; otros, por último, animados por una preocupación profesional de análisis, son sobre todo sensibles a las comprobaciones que las operaciones aéreas en España han permitido, y exponen a sus lectores a la tentación de generalizar, sino son ellos mismos los que generalizan. Nosotros quisiéramos, para guiar la reflexión de los demás, poner aquí un poco de orden en el examen.

Hay, desde luego, lecciones a primera vista indiscutibles, porque se deducen de comprobaciones puras y simples.

De este orden son, por ejemplo, las observaciones siguientes:

Sobre el radio de acción real de aviones de guerra, dentro de las condiciones de guerra, esto es, desde que la presencia o la intervención solamente posible del enemigo imponen ciertas servidumbres.

La vulnerabilidad real de un tipo de avión, consecuencia de tal estructura o tal dispositivo de afinamiento.

La proporción necesaria de reservas inmediatas, evidentemente variable, según la rusticidad militar real de un avión determinado.

Que la guerra de España haya permitido así establecer mejor el nivel de las performances de utilización, y que haya guiado a las técnicas nacionales, participantes, en la medida en que la experiencia ha podido basarse sobre cifras elevadas, es evidente. La participación italiana, con sus *Fiat CR 32*, sus *Savoias S-79* y *S-81*, y sus *Romeos* de reconocimiento, habrá seguramente sido de gran provecho a los constructores y responsables del programa de equipo de la "Regia Aeronáutica"; lo mismo ha sido para Alemania, donde los *Heinkel 51* y los *Junkers 52* han significado, sobre todo, una voluntad de presencia y de apoyo, pero donde la actividad de comprobación técnica ha recaído sobre los *Heinkel 111*, los *Dornier 17*, y sobre los monoplazas *B F W 109*. La U. R. S. S. igualmente, ha podido someter a una experiencia válida a sus tipos rápidos de bombardeo y de caza. Por el contrario, el paso clandestino de algunas decenas de aviones franceses, por la frontera de España, no ha servido de lección a los dirigentes de nuestra

Aeronáutica; los aviones estaban dotados de un armamento de ocasión, sus tripulantes voluntarios quedaron abandonados a sí mismos, su aprovisionamiento fué demasiado precario, para que el mismo empleo del material dejase de resentirse en grado sumo.

Lo que constituye el valor de las experiencias italianas y alemanas es que traducen el empleo de unidades constituidas, muy similares a lo que serían estas unidades en una guerra europea de mayor cuantía, porque la proporción de reservas o de voluntarios es en ellas considerable y el mando, por lo menos para todas las agrupaciones superiores a la Escuadrilla, e incluso para ésta, es ejercido por Oficiales de la Escala activa; que estas Unidades tienen asegurados sus relevos y aprovisionamientos indispensables; que su actuación va seguida por una voluntad de Gobierno siempre dispuesta bajo la máscara útil de la "no Intervención", a intervenir. Y así, a las comprobaciones técnicas se han podido añadir ensayos de organización, de mando y hasta verdaderos "tests" de personal.

Todas estas lecciones valen para aquellos que han basado la experiencia sobre condiciones valederas. Nosotros no diremos ya lo mismo acerca de las comparaciones que se han pretendido difundir sobre el encuentro en el cielo español de elementos aeronáuticos italianos, alemanes, soviéticos y franceses. Juicio sobre sí propio, sí; comparaciones con el adversario eventual, completamente distinto según sea el teatro de operaciones o los intereses nacionales en litigio, no; la más elemental prudencia lo prohíbe.

Algunas enseñanzas más complejas resultan de las operaciones mismas y del empleo de que la Aviación ha sido objeto.

En este caso todo es función de los efectivos comprometidos, de la longitud de los frentes donde se combate, de la extensión del territorio donde la Aviación puede intervenir. Ahora bien: con relación a este desarrollo de las líneas o a esta superficie de las zonas adversas, las cantidades de Aviación, ínfimas al principio, han seguido siendo muy pequeñas. Al cabo de seis meses de guerra, los efectivos de primera línea fueron, de una y otra parte, alrededor de 350 aviones; hoy parece que los Gubernamentales apenas han conservado esta fuerza, mientras que del lado de Franco los aviadores italianos y alemanes han duplicado la suya. Pero si se recuerda