

# HUNGRÍA: ADQUISICIÓN DE AVIONES EXTRANJEROS (1938-1944)

Profesor Doctor Miklós SZABÓ  
General de División

**L**A aceleración de los acontecimientos históricos de Europa –dentro de ello, los preparativos para la guerra–, la necesidad de crear cuanto antes una fuerza aérea húngara de buen potencial y, al mismo tiempo, el relativo retraso de la industria aeronáutica, obligaron a las autoridades competentes de principios de siglo a preferir la adquisición de sus unidades en el extranjero. Así, en los primeros años, en un principio casi exclusivamente y luego parcialmente, procuraron comprar fuera del país los recursos necesarios con vistas a la creación de la fuerza aérea del Ejército del Reino de Hungría y su posterior desarrollo.

Pero las posibilidades para su obtención eran limitadas. Los propios problemas bélicos de las otras partes y el carácter obsoleto de la mayoría de los aviones en venta dificultaron, en considerable medida, que fuera una adquisición programática, continua y cualitativamente conveniente. Elemér Mészöly, testigo durante muchos años en las diferentes secciones del Estado Mayor, consideraba que *la reorganización de la fuerza aérea constituía la más grave y candente en el desarrollo del dispositivo*<sup>1</sup>. Los elevados precios de compra incitaron a los competentes a buscar la solución en el abaratamiento de los costes para la creación del parque necesario. El crédito para el desarrollo del dispositivo de 1938, si bien dio cierto

---

<sup>1</sup> DÁLNOKI VERESS, Lajos (editor): *La defensa de Hungría antes y durante la II Guerra Mundial (1920-1945)*. Danuvia-Druckerei GmbH, Munich, 1972, vol I, p. 86 (en húngaro).

impulso en cuanto a adquisiciones, no llegaría a ser una renovación fundamental. También es un hecho que el gobierno italiano le concedió a Hungría un crédito por ciento veinte millones de liras, de cuyo monto entregaron a este país aviones por un valor de dieciocho millones y medio, entre 1937 y 1938<sup>2</sup>. Según el pedido original, por esa suma Italia debía entregar cincuenta y dos cazas Fiat Cr-32 (valorados en trescientas cinco mil liras), así como también motores de repuesto y piezas de recambio<sup>3</sup>.

Al margen de los problemas cuantitativos, empezaron más y más a presentarse dificultades cualitativas, ya que los productos de la industria bélica italiana —teniendo en cuenta su desarrollo en los años treinta— dejaban mucho que desear. Gran parte de los aviones habían sido diseñados durante la I Guerra Mundial o en plena década, de manera que a comienzos de la II Guerra Mundial eran obsoletos. Sin embargo, por las limitadas posibilidades económicas, la fuerza aérea húngara no pudo sino recurrir a Italia. Esto explica, al menos en parte, que *no obstante la modernización, el equipamiento a tono con la época apenas si avanzó*<sup>4</sup> en la fuerza aérea del Reino. Aunque hemos podido constatar con respecto al pasado reciente que *el Cr-32 es una fabricación exitosa y con las mejores características*<sup>5</sup>, esto regía solamente en la época de su diseño: en 1938 el modelo estaba anticuado. Pero llegaron los Cr-32 solicitados y, por no haber otros, se equipó con ellos a seis compañías de cazas.

No existiendo otra posibilidad a este respecto, el 16 de febrero de 1938 las partes rubricaron un protocolo sobre la compra del tipo Cr-32 modificado, es decir, el Fiat Cr-42. Allí mismo señalaban que la fuerza aérea húngara adquiriría el Caproni Ca-310 de potencia mejorada y como bombardero ligero unificado. Este avión se presentó en Hungría a los expertos el 29 de mayo de 1938<sup>6</sup>.

Más tarde, el 2 de junio, el Ministerio de Defensa (en lo sucesivo MD) dio a conocer las condiciones básicas para la selección y fabricación de tipos de aviones<sup>7</sup>, disponiendo también que, en adelante, se recurriría exclusivamente a los modelos alemán e italiano y que, según los ensayos

<sup>2</sup> CSIMA, János: "Papel de Italia en el armamento del ejército de Horthy (1920-1941)", en *Boletines de Historia Militar* (en adelante BHM), 1969/2, p. 303 (en húngaro).

<sup>3</sup> Presidencia del Ministerio de Defensa (PMD), Archivo de Historia Militar (AHM), VI.- 1.- 1936/105074 (en húngaro).

<sup>4</sup> PETER, Ernst: "Die ungarische Luftstreikräfte" en *Österreichische Militärische Zeitschrift* (en adelante ÖMZ), 1978/4.

<sup>5</sup> WINKLER, László: *Aviones de guerra húngaros*, Répülés, 1973/8, p. 8 (en húngaro).

<sup>6</sup> KOVÁTS, Lajos: "Datos sobre la situación técnico-material de la fuerza aérea húngara, 1938-1944" en BHM, 1979/3, p. 465 (en húngaro).

<sup>7</sup> AHM, Jefatura del Estado Mayor (en adelante, JEM), Presid. 1.- 1938/2632.

de las tropas, debería optarse por uno u otro según el resultado obtenido en vuelos similares. Ahora, además de los lentos Junkers Ju-86 y los superados Caproni Ca-101, se proponía generalizar el uso del Ca-310 como bombardero ligero capaz de utilizarse también en los ataques bajos (aún no se conocían los resultados de los ensayos de las tropas). Además, según opinión italiana, este tipo se consideraba también adecuado para tareas de reconocimiento a distancia.

El 12 de julio de 1938 el Estado Mayor y los dirigentes de la fuerza aérea decidieron mantener el pedido de los treinta y seis Ca-310 solicitados el 24 de junio para, después de su prueba en Hungría, decidir si, además de su aplicación como bombarderos ligeros, pudieran o no utilizarse para el ataque a baja altura<sup>8</sup>.

Al mismo tiempo acordaron también que el caza Fiat Cr-42 debía ser adquirido urgentemente, sin el previo ensayo de la tropa, pues *si nosotros no ordenamos la compra inmediata de estos aviones, los italianos se los proporcionarán a los rumanos y a los yugoslavos, mientras que si hacemos la petición nos los venderán solamente a nosotros*. Este argumento resultó casi suficiente para la inmediata actuación. La única modificación fue pedir inmediatamente tres unidades para ser analizadas, dejando pendiente los detalles sobre las otras quince. En todo caso, el III jefe de grupo pediría pronto los aviones<sup>9</sup>.

El 30 de septiembre el jefe de grupo de Asuntos Aéreos presenta una propuesta para la adquisición de treinta y seis Cr-32, a la que el nuevo jefe del Estado Mayor, el general de Infantería Werth, no dio su consentimiento por considerar obsoleto dicho tipo<sup>10</sup>. El Cr-42 fue considerado conveniente, aunque aún no se había iniciado su fabricación en serie.

El Estado Mayor elevó el 1 de octubre de 1938 su petición de aviones para la fuerza aérea<sup>11</sup> mostrando un bosquejo previo de la situación<sup>12</sup> en el que indicaban que el Ca-310 no era adecuado para el ataque bajo, opinión que se expuso con retraso, ya que el 24 de septiembre firmaban un contrato de patente sobre la fabricación en Hungría de la células de estos tipos<sup>13</sup>, aunque no se llevó a cabo. En este mismo informe de comienzos de octubre se consideraron también anticuados los tipos Cr-101 y Cr-32. Sobre este último señalaron que únicamente su operatividad de giro era adecuada, pero debido a su pobre capacidad de elevación *si acaso puede llegar a*

<sup>8</sup> *Ibidem*, 1938/2894 (2791).

<sup>9</sup> *Ibidem*, 1938/2894.

<sup>10</sup> *Ibidem*, 1938/3294.

<sup>11</sup> *Ibidem*: 1938/3760.

<sup>12</sup> *Ibidem*: 1938/3760 (3198).

<sup>13</sup> KOVÁTS, Lajos: art. cit. en BHM, p. 466.

*entrar en combate aéreo (si alcanza al enemigo), podrá utilizarse con éxito.* Pero los dieciocho Cr-42 pedidos, en caso de que se iniciara su fabricación en serie, y debido a su destacada capacidad de elevación, se consideraron especialmente buenos para su utilización en la defensa de Budapest, con lo que intentaban contrarrestar la cercanía de la capital por la frontera norte.

Sobre esta base, se consideró que la petición de los Ca-310 no tenía sentido, mientras que con respecto a los Cr-42 se produjo un malestar debido al retraso de su fabricación en serie.

Reaccionando ante estas observaciones, un informe del Instituto Tecnológico Militar (en adelante ITM), fechado el 8 de octubre<sup>14</sup>, señaló la inferioridad de la ametralladora de 12,7 mm. tipo Vickers, del Cr-42, con respecto a la Danuvia húngara, de igual calibre y más moderna. Así, el Estado Mayor se pronunció a favor de utilizar tanto los Cr-42 como los Ca-310 sin ametralladoras, sin tener en cuenta su ineficacia para el ataque a baja altura.

En octubre de 1938 el teniente coronel italiano Gallo presentó su propuesta para el desarrollo de la fuerza aérea del Reino de Hungría<sup>15</sup>. Era el experto aeronáutico encargado del tema, quien, por supuesto, tomó como base la reserva italiana de aviones. Pero la I División de la Jefatura del Estado Mayor sostuvo la opinión de que el Cr-32 era obsoleto y que, junto al Cr-42, debía utilizarse también otro tipo; señaló, además, que en vez del Ca-310, inservible para el ataque a baja altura, por el momento debía generalizarse el tipo húngaro Sólymon WM-21.

Sin embargo, aún no conocían el contenido de las actas del 25 de noviembre elaboradas a partir del ensayo de tropa realizado el 4 de septiembre con los Ca-310<sup>16</sup>. Aquí se advierte que este tipo de avión no era apto para el apoyo a la infantería, carecía de capacidad de giro y de elevación y, como máximo, podría utilizarse como avión de prácticas. Ante estos resultados el jefe de la fuerza aérea propuso al jefe del Estado Mayor romper todo contacto con la compañía Caproni<sup>17</sup>, aunque no pudo sugerir dónde y qué aparatos comprar.

Pese a todo, de los tipos más importantes existentes en 1938, se pidieron los siguientes aviones italianos: treinta y seis Ca-310, dieciocho Cr-42 y algunas unidades de diferentes marcas destinadas a instrucción y prácticas<sup>18</sup>. En el marco del crédito para el desarrollo del Huba I (en adelante

---

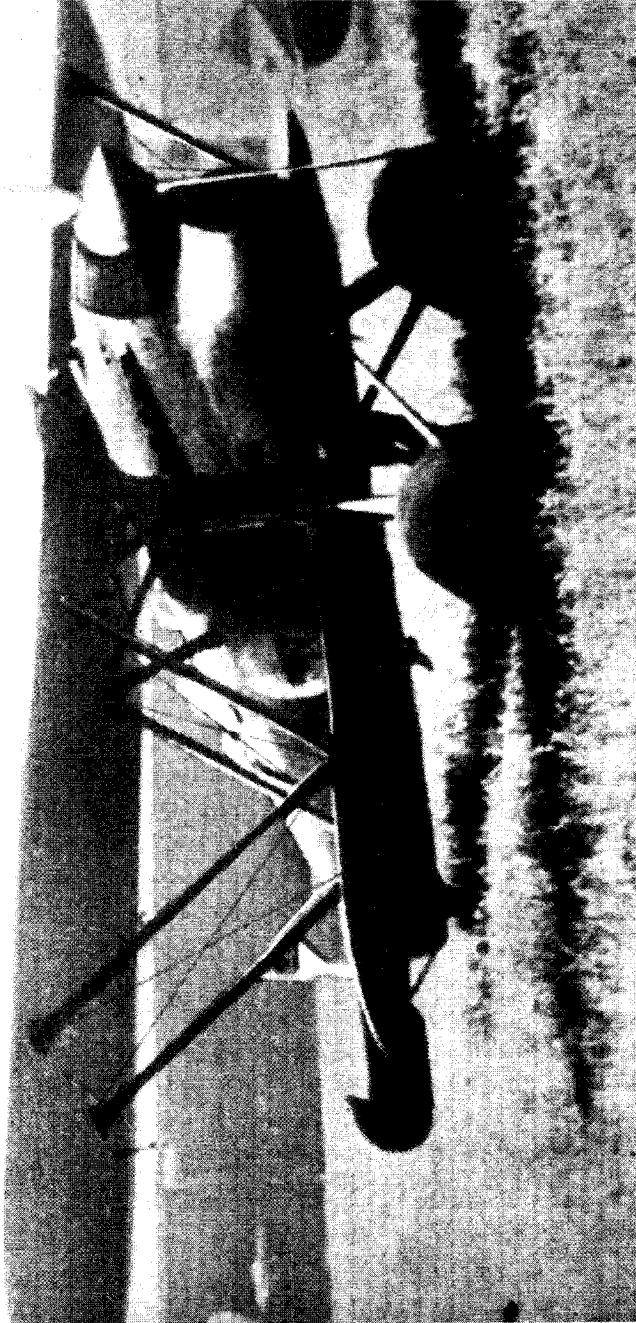
<sup>14</sup> AHM, JEM Presid. 1.-1938/3760 (3363).

<sup>15</sup> *Ibidem*: 1938/3398.

<sup>16</sup> KOVÁTS, Lajos: art. cit. en BHM, p. 467.

<sup>17</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1939/3324 (3110).

<sup>18</sup> KOVÁTS, Lajos: art. cit. en BHM, p. 471.



*Avión caza monoplaza "Fiat CR 32".*

H-I) hasta el 31 de diciembre de 1938 se compraron aviones por un valor de setenta millones seiscientos tres mil cuatrocientas noventa liras<sup>19</sup>.

Las reiteradas objeciones contra las fabricaciones italianas también contribuyeron a que la atención húngara se fijara cada vez más en los aviones alemanes. Los que fueron solicitados en los años treinta llegaron a Hungría en 1937 y 1938 y los expertos húngaros se asombraron al comprobar que estas unidades tampoco eran satisfactorias. Aunque nos encontramos, por otra parte, con apreciaciones acerca del bombardero *Ju-86 que aterrizó a una velocidad relativamente baja, utilizando bien los pequeños aeropuertos húngaros*<sup>20</sup>. Según otras opiniones, este tipo, lo mismo que el Heinkel He-46, ya en 1937 había sido retirado del parque de la Luftwaffe<sup>21</sup>. Los que formularon las condiciones fundamentales del 2 de junio<sup>22</sup> también apuntaron que, en cuanto a las tareas tácticas, el Ju-86 era lento. Es cierto que luego añadieron que por otra parte era moderno y conveniente en todo sentido. Calificaron también como apto el avión de reconocimiento Heinkel He-70 (en lo sucesivo RD) pero, no obstante, no propusieron su fabricación porque estas tareas las cumplían los bombarderos ligeros (en adelante BL), seguramente por razones económicas. Pero contradice esto —al menos en cierta medida— la opinión del 1 de octubre<sup>23</sup> según la cual el Ju-86 era en realidad un bombardero pesado, resultando inadecuado para ataques en vuelos a baja altura, sin ser aceptable tampoco su velocidad, siendo idóneo solamente para incursiones a gran altura y bombardeos nocturnos. No obstante el jefe del Estado Mayor había considerado fundamental que *todos los bombarderos fueran capaces de apoyar directamente a las fuerzas terrestres*.

Los dieciocho aviones RD He-70 demandados llegaron en enero y febrero de 1938 y con ellos se formó en el verano la primera división TFRD autónoma del ejército<sup>24</sup>. Como hemos visto, el informe del Estado Mayor citado los consideró modernos; es más, con una velocidad de cuatrocientos treinta y cinco km. por hora *figuraba entre los aviones más rápidos de Europa*<sup>25</sup>. Al mismo tiempo, justamente en el caso de aviones de reconocimiento, cabe pensar que no eran buenas sus expectativas<sup>26</sup>. Probablemente esto también tuvo que ver con que prefirieran solucionar las tareas RD con el BL.

<sup>19</sup> AHM, JEM Presid.- 1939/3397.

<sup>20</sup> WINKLER, László: *Op. cit.*, 1973/9, p. 8.

<sup>21</sup> VESZTÉNYI, János: "Historia de la aviación militar húngara, 1919-1942" (manuscrito), en AHM, *Colección de Estudios* (en adelante CE). 2787 (en húngaro).

<sup>22</sup> AHM, JEM Presid.- 1938/2632.

<sup>23</sup> *Ibidem*: 1938/3760 (3198).

<sup>24</sup> KOVÁTS, Lajos: *Historia del Heinkel He-170*. Repülés, 1969/5, p. 15.

<sup>25</sup> DÁLNOKI VERESS, Lajos (editor): *Op. cit.*, p. 221.

<sup>26</sup> AHM, JEM Presid.- 1938/3760 (3198).

Frente a esta situación creció considerablemente el interés de los húngaros por el caza Heinkel He-112, del cual habrían podido entregarse de inmediato treinta unidades, y pronto se redactó una propuesta de pedido, pero sin los cañones de ala Oerlikon. El jefe de equipo aéreo presentó un proyecto para la compra de treinta y seis unidades<sup>27</sup>.

La industria aeronáutica alemana miraba celosa cómo ganaba terreno Hungría mientras los italianos trataban de acelerar sus entregas. El coronel László Háry, jefe de la fuerza aérea, informó el 3 de marzo de 1939 al jefe del Estado Mayor que habían llegado cuatro de los treinta y seis Ca-310 pedidos el 24 de junio de 1938. El quinto aparato, con tripulación italiana, quedó destruido al estrellarse en Graz (Austria) contra la chimenea de una fábrica. El último avión, el número treinta y cinco, se entregó el 9 de junio de 1939<sup>28</sup>.

Ante las reiteradas reclamaciones de los italianos, el coronel de Estado Mayor (en lo sucesivo EM), László Szabó, agregado militar en Roma, presentó en julio de 1939 un informe-resumen al general de Infantería Werth<sup>29</sup>. En dicho documento lamenta que son cada vez más las expectativas complementarias de los expertos húngaros (pedían veintidós cambios menores con relación a los Ca-310). Le inquietaba también que, aunque en mayo de 1938 el MD y la Oficina de Asuntos Aéreos (OAA) habían optado por la línea italiana en el terreno de los materiales y de la instrucción, la segunda entidad *adoptaba una postura de callada resistencia*.

El punto más doloroso, en opinión del coronel Szabó, era que después de la petición de los treinta y seis Ca-310 y los dieciocho Cr-42, y tras haber comprado sus licencias, la parte húngara quería dar marcha atrás: *ocho meses después de aprobados y firmados los contratos, la OAA dispone la nulidad de las licencias ya firmadas. Al mismo tiempo, autoriza el pedido de aviones de caza alemanes*.

Sobre esta base, el coronel Szabó propone que los responsables decidan sobre la cooperación o sobre su rechazo, pero aferrándose a la decisión tomada. Opina que no debe andarse de un sitio hacia otro, sino que *debe adherirse a un único gran estado, solamente a uno, y seguir el desarrollo de éste*. Por otra parte, si se persiste en conseguir los aviones más modernos tan solo se logrará que, en vez de una fuerza aérea homogénea y de buen potencial, sólo se disponga de algunos aviones de los *más modernos* y un museo donde se encontrarán todos *los mejores aviones* de los años anteriores.

<sup>27</sup> *Ibidem*: 1938/3760 (3198, 3363); *ibidem*: 1938/3294.

<sup>28</sup> *Ibidem*: 1939/3401; KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 469.

<sup>29</sup> AHM, JEM Presid.1.- 1939/4301.

En estas reflexiones había algo de razón, pero justamente por eso no se podían tomar en cuenta, dado que el estancamiento en el diseño y fabricación de los aviones italianos modernos no permitía que el protegido de Lászlo Szabó fuera el único gran país al que debían sumarse los auspiciadores de la fuerza aérea húngara.

Según el agregado militar, el bombardero no tiene que servir para ataque a baja altura; no se necesita un caza de persecución, puesto que a los bombarderos enemigos hay que aniquilarlos en la aproximación; las tareas RD deben de solucionarse con bombarderos. Por otra parte no hay dinero para bombarderos pesados, ya que su incursión en oleadas precisa de muchos aviones, lo que sólo puede realizarse en formaciones.

Con respecto a lo señalado, la I división de la JEM destacó la decisión de Horthy, en el sentido que en el futuro la obtención de aviones habría de apoyarse en ambos poderes del eje, siendo el comandante de la fuerza aérea quien debía adquirir siempre lo mejor. La OAA, después de refutar una tras otra las acusaciones del coronel Szabó, subrayó su conformidad con el pronunciamiento del MD y de la JEM según la cual en el terreno de las adquisiciones debían decidir no sobre cuestiones de política exterior, sino acerca de la compra de los medios que fueran más convenientes a los propios objetivos siendo, técnicamente, los más perfectos.

Al mismo tiempo el coronel Háry, jefe de la fuerza aérea –según aparece en su informe fechado a fines de julio de 1939– presentó su proyecto para la unificación del parque de aviones, donde propone que se obtengan para las prácticas los tipos Bücker, Ar-96, FW-56, FW-58 y el tipo Sólymon para las tareas RC. Las unidades de caza y las formaciones RD (a la vez bombarderos) debían estar abastecidas respectivamente por los He-112k y los Ju-88. El jefe de la fuerza aérea consideró crucial que el ministro de Defensa y el jefe del Estado Mayor *tras ponderar la propuesta prescriben sus contenidos como principio directriz obligatorio por varios años (de ocho a diez años) con el fin de impedir que los cambios que acaso se presenten en la dirección personal de las fuerzas aéreas puedan frenar o incidir negativamente en el desarrollo uniforme.* Pero eso no pasó de ser un sueño ante la aceleración de los acontecimientos, el verse cada vez más envueltos en la guerra y, al mismo tiempo, por las dificultades de adquisición y fabricación, así como por los cada vez más insolubles problemas en el desarrollo de la fuerza aérea. Los meses y años siguientes serían de reiteradas improvisaciones y modificaciones.

Los italianos, queriendo salvar lo que pudieran y para obtener beneficios de las dificultades de las entregas, surgidas por la guerra germanopolaca, que había estallado entre tanto, y también para aprovecharse de las



tentativas del chantaje alemán contra los húngaros, ofrecieron sus productos con el incentivo de un jugoso crédito. Para fines de transporte de material de guerra concedieron un marco de trescientos millones de liras, suma que doblarían al año siguiente<sup>30</sup>.

Esta situación contribuyó también a que los húngaros se dirigieran nuevamente al socio italiano, para compensar la reducción de las posibilidades de comprarles a los alemanes y así, en noviembre de 1939 solicitaron cincuenta aviones Cr-42. En el mes de diciembre la comisión de peritos que visitó ese país encontró conveniente en todo sentido el caza Reggiane Re-2000 Falco I, y propuso que se ordenaran setenta unidades. Es más: consideró los bombarderos tipo Ca-135 bis mejores de lo esperado y demandó la adquisición de uno para ser probado, junto con un Savoya S-79, con el fin de escoger el más conveniente<sup>31</sup>.

Paralelamente a la negociación con los italianos se intentó también adquirir aviones alemanes. Ya el 15 de febrero de 1939 tuvo lugar una demostración del caza He-112 que acabó de forma accidentada. El nuevo ensayo de tropa de este avión se realizó en marzo, comparándose sus características con las del caza Cr-32, de tipo ofensivo. El resultado fue un éxito<sup>32</sup> y, en consecuencia, en mayo se compró una licencia para la fabricación de fuselajes; el 1 de junio se pidieron doce unidades a la Planta Weiss Manfréd (WM), pero en octubre el jefe de la fuerza aérea retiró la orden<sup>33</sup>.

En 1939 desplegaron varios esfuerzos para reducir el surtido de diversos tipos de aviones: de seis (RC Sólymon WM-21, RD He-70, cazas Cr-32, Cr-42 y He-112 y bombarderos Ju-86) a sólo tres (un RC Sólymon WM-21, un caza He-112 y un bombardero Ju-88). A este fin vio la luz una propuesta para la compra de los derechos de fabricación del motor Jumo-211, que gozaba de un prestigio reconocido en el ámbito internacional; los He-112 debían ser suministrados provistos de estos motores y, al mismo tiempo, habrían de obtenerse cuanto antes de los alemanes los diseños patentados del Ju-88<sup>34</sup>.

Contra esta propuesta se formuló la siguiente solicitud: veinte He-111P y veintiocho Ju-87B<sup>35</sup> además de treinta y seis Cr-32 y cuatro cazas de prácticas originarios del mercado austríaco<sup>36</sup>.

<sup>30</sup> CSIMA, Janos: Art. cit. en BHM, 1969/2, p. 304.

<sup>31</sup> KÓVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 473; AHM, JEM Presid. 1.-1939/5265.

<sup>32</sup> AHM, JEM, Presid. 1.-1938/3535 (3255).

<sup>33</sup> KÓVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 475.

<sup>34</sup> AHM, Formaciones Aéreas, caja 41. *Escritos del coronel FM Aladár Szirmay*. Sin número (en húngaro).

<sup>35</sup> SÁRHIDAY, Gyula: *Intervenciones, suplementos...* Repülés, 1976/2, p. 17.

<sup>36</sup> KÓVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 475.

Según consta en un documento JEM-1, el jefe de la fuerza aérea entregó a Alemania un pedido por valor de treinta y ocho millones doscientos noventa y cuatro mil seiscientos dos marcos<sup>37</sup>. Junto con los aviones anteriormente solicitados llegaron, a finales de 1939, seis Arado Ar-96A-1<sup>38</sup>.

Sin embargo las entregas sufrieron retrasos no solamente a causa de los problemas bélicos de Alemania, sino también, y principalmente, por utilizar la entrega de armamento como chantaje aprovechando la difícil situación de Hungría. Sucedió así, igualmente, en vísperas del estallido de la II Guerra Mundial cuando, en represalia por la manifestación de amistad hacia Polonia, fueron detenidos los transportes de material bélico con destino al estado húngaro<sup>39</sup>.

Junto con las dificultades en la consecución de suministros que se observaba en los mercados italiano y alemán, se hicieron, desde los canales del Ministerio de Asuntos Exteriores, algunos intentos, en su mayor parte ficticios, del mismo carácter que nunca culminaron con éxito. Así, por ejemplo, el embajador en Varsovia, András Hory, comunicó el 19 de enero de 1939 al ministro de Asuntos Exteriores, que el jefe de la fuerza aérea polaca había planteado la idea del equipamiento y experimentación de las fuerzas aéreas húngaro-polacas, actitud que al embajador le pareció sintomática viendo en ella un *ofrecimiento de ayuda* a Hungría<sup>40</sup>. Un caso más: la orden telegrafiada por el ministro de Asuntos Exteriores al embajador en España, el 25 de febrero de 1939, instándole a averiguar qué material bélico de primer rango podría conseguirse después de finalizar la guerra, hecho que se veía cercano<sup>41</sup>.

Más aún: a fines de ese año, en la etapa de los acelerados preparativos bélicos, los militares llegaron al punto de plantear, en la reunión del 11 de diciembre de 1939 con el ministro de defensa Károly Bartha, la posibilidad de conseguir las unidades en los EE.UU.<sup>42</sup>. A requerimiento de Horthy, el jefe de la fuerza aérea informó al día siguiente al primer ministro Pái Teleki que se necesitarían setenta cazas y setenta bombarderos generales, idóneos también para bombardeos en picado. Para llevar a cabo estas tareas se consideraban aptos los tipos Curtis-Wright P-36.á y los Curtis YA-18.s,

<sup>37</sup> AHM, JEM Presid.- 1939/4745.

<sup>38</sup> KOVÁTS, Lajos: *Arado Ar-96*. Repülés, 1969/7, p. 15.

<sup>39</sup> *Política exterior húngara en momentos del estallido de la II Guerra Mundial. 1939-1940*. Publicación dirigida y recopilada por Gyula Juhás. Ed. Akadémia. Budapest. 1962, p. 452 (en húngaro).

<sup>40</sup> *Política exterior húngara. 1938-1939*. Publicación dirigida y recopilada por Adám Magda. Ed. Akadémia, Budapest, 1970, p. 368 (en húngaro).

<sup>41</sup> *Ibidem*: p. 495.

<sup>42</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1939/5265.



*Bombardero "Caproni Ca 310 Libeccio" aterrizado sobre vientre.*

pudiéndose adquirir con un crédito de ciento ochenta millones de pengös pagadero en ocho años. A este respecto el general de Asuntos de Infantería, Werth, advirtió que, aun valiéndose de todas las posibilidades que ofrecía el mercado mundial, la negociación en los Estados Unidos no debía ir en perjuicio de las líneas alemana e italiana, *porque así lo exigen las consideraciones militares de nuestras relaciones políticas*. Por cierto que formuló también una propuesta para que, eventualmente, la comisión que se encontraba en Italia pudiera viajar urgentemente a los Estados Unidos. Para entonces era ya conocida la opinión favorable —ya citada— de la comisión sobre el Reggiane Re-2000 Falco I y del Cr-135bis y como también promovían su adquisición, la compra en Norteamérica quedó fuera de la agenda. Influyó igualmente, en la desestimación de esta propuesta, el hecho de que en los Estados Unidos el armamento sólo podía pagarse con dólares.

Al mismo tiempo, constatando cierta calma en las relaciones húngaro-alemanas, el ministro de defensa Bartha volvió a plantear la cuestión de las entregas de armamento ante Clodius, director del Ministerio de Asuntos Exteriores. Se trataba de que Hungría intentaba negociar la compra en efectivo y por un valor aproximado de ciento veintisiete millones de marcos, de los cuales sesenta y ocho millones irían destinados a la compra de equipo aeronáutico (cincuenta y cuatro He-111 y Ju-87<sup>43</sup>). Aunque de la suma mencionada permitieron invertir sólo una parte, a mediados de enero de 1940 Bartha le manifestó a Clodius el reconocimiento del gobierno y le rogó transmitir *este agradecimiento en primer lugar al general en jefe (a Göring) por haber autorizado las entregas de aviones, particularmente importantes para Hungría*<sup>44</sup>. Seguían confiando en recibir, al menos en parte, también los artículos rechazados.

Mas estas limitadas entregas hicieron necesario mantener las adquisiciones de Italia. De acuerdo con esto la comisión de peritos húngaros en Roma calificó el 15 de enero de 1940, como adecuados para el uso bélico, los Ca-135-bis, proponiendo su compra<sup>45</sup>.

A raíz de los esfuerzos, puede observarse cierto impulso en las relaciones ítalo-húngaras<sup>46</sup>. Hasta fines de junio de 1940 fueron llegando los cincuenta Cr-42 comprados el año anterior y los treinta y seis Ca-135bis solicitados llegaron a Hungría entre el 21 de mayo y el 16 de septiembre de

<sup>43</sup> *La Wilhelmstrasse y Hungría*. Dirección, recopilación y prólogo de György Ránky. Ervin Pamlényi, Lóránd Tilkovszky y Gyula Juhász. Ed. Kossuth, 1968 (en húngaro).

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 471.

<sup>45</sup> AHM, Formaciones Aéreas. Caja 41. *Escritos del coronel EM Aladár Szimay*, sin número (en húngaro).

<sup>46</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 474.

1940. De acuerdo con la opinión de los expertos, redactada en diciembre de 1939, se encargaron también setenta Re-2000 Falco I. Las primeras unidades de estos modelos llegaron a Hungría con el nombre de Héja el 21 de mayo de 1940. Simultáneamente, compraron por dos millones de liras los derechos para la fabricación del Héja.

Estos pedidos y adquisiciones de consideración permitieron que, desde principios de 1938, el ejército recibiera suplementariamente un total de dos mil millones de pengös para armamento<sup>47</sup>. Los últimos cuatrocientos treinta millones fueron aprobados el 19 de diciembre de 1939 por el Consejo Supremo de la Defensa. De esta suma, entre ciento sesenta y ciento setenta millones podían destinarse a la financiación de los pedidos en Alemania, y entre sesenta y setenta millones para los de Italia<sup>48</sup>. Esto también contribuyó a que, junto con el préstamo italiano de trescientos millones de liras, el primer ministro Teleki viajara a Roma para agradecer al Duce la ayuda prestada para el desarrollo de la fuerza aérea, por una cantidad total de doscientas setenta y tres millones doscientas treinta y una mil seiscientas sesenta y ocho liras, según una estadística confeccionada para dicha autoridad húngara<sup>49</sup>.

Ese año el parque de aviones de instrucción y prácticas, basado completamente en las adquisiciones extranjeras, fue incapaz de corresponder a las exigencias que se le habían planteado o no disponía de una cantidad suficiente como para continuar con sus tareas instructivas. Por eso los dirigentes de la fuerza aérea se vieron obligados a comprar el viejo modelo italiano Nardi. Pero incluso la obtención de estos aviones también causaba a veces problemas porque, y a modo de ejemplo, a finales de abril de 1940 y debido al retraso en la entrega húngara de grano, el ministerio italiano de divisas prohibió toda exportación de material bélico<sup>50</sup>.

A pesar de estos incidentes los pedidos de la fuerza aérea representaron el ochenta por ciento del crédito italiano. Esos dos últimos años llegaron a Hungría setenta y dos bombarderos, ciento treinta y ocho cazas y veintitrés aviones de instrucción: cuatrocientos cincuenta y siete millones doscientas noventa y nueve mil novecientas siete liras de los seiscientos millones que fueron destinados a la compra de aviones<sup>51</sup>. Pero ni con estas enormes inversiones lograron el resultado esperado para la creación de una aviación moderna. El 1 de octubre de 1940 el jefe de la fuerza aérea definía esta

<sup>47</sup> *La Wilhelmstrasse* y..., p. 472.

<sup>48</sup> DOMBRÁDY, Lóránd: *La economía y el equipamiento militar húngaros. 1938-1944*. Ed. Akadémia, 1981, p. 203 (en húngaro).

<sup>49</sup> CSIMA, János: art. cit. en BHM, p. 305.

<sup>50</sup> *Política exterior húngara en momentos del ...*, p. 779.

<sup>51</sup> CSIMA, János: art. cit. en BHM, p. 307.

situación con las siguientes palabras: *Debo señalar obligatoriamente también las dificultades provenientes de la "maltrecha maquinaria aeronáutica"* (el entrecomillado es nuestro) *comprada en los dos últimos años*<sup>52</sup>. Se hacía cada vez más evidente la ya tantas veces advertida preocupación en el sentido de que, si bien ciertas deficiencias podían cubrirse con las entregas italianas, con éstas no se mejorarían los indicadores cualitativos de la fuerza aérea. Este hecho siguió considerándose un problema cuando, con la segunda decisión tomada en Viena el 30 de agosto de 1940, quedaba solucionado transitoriamente y en parte el gran objetivo: el cumplimiento de las aspiraciones revisionistas frente a Rumanía.

Entre tanto, Alemania inició sus embestidas contra Dinamarca y Noruega; luego contra Europa Occidental; más tarde se vio envuelta en la batalla con Inglaterra. Así se fue prescindiendo paulatinamente de menos aviones. Ese año el MD pidió quince Fieseler Fi-156, diez Focke-Wulf FW-58, treinta Arado Ar-96A y setenta y dos Bücker Bü-131 D-2<sup>53</sup>, pero éstos no eran máquinas bélicas. Tampoco se pudo prestar ayuda a la instrucción, porque dichos aviones llegaron solo en parte, después de una espera más o menos prolongada. De los He-111 solicitados los primeros años, solamente llegaron dos en 1940<sup>54</sup>; del tipo Ju-87 también ese año se recibieron dos<sup>55</sup> (anexo I).

Ante estas dificultades, el 24 de junio el jefe de Estado Mayor Werth le propuso a Károly Bartha que en la siguiente reunión con los encargados alemanes les cuestionara si iban a recibir algo del botín ganado en Europa Occidental y, en caso afirmativo, darle a conocer que precisaban también aviones con armamento y municiones<sup>56</sup>. Las negociaciones de las comisiones gubernamentales económicas de ambos países, del 26 de junio al 20 de julio de 1940, tuvieron también como tema importante la entrega de material bélico. Según declaraciones de Clodius *es un deseo manifiesto de Hungría la entrega de morteros, tanques y aviones*<sup>57</sup>.

Para la cobertura de estas adquisiciones, el 2 de agosto de 1940 el ministro de Defensa Bartha solicitó al Consejo de Ministros ciento noventa y seis millones ochocientos mil pengös, pues solo así podía asegurarse

<sup>52</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1940/5194.

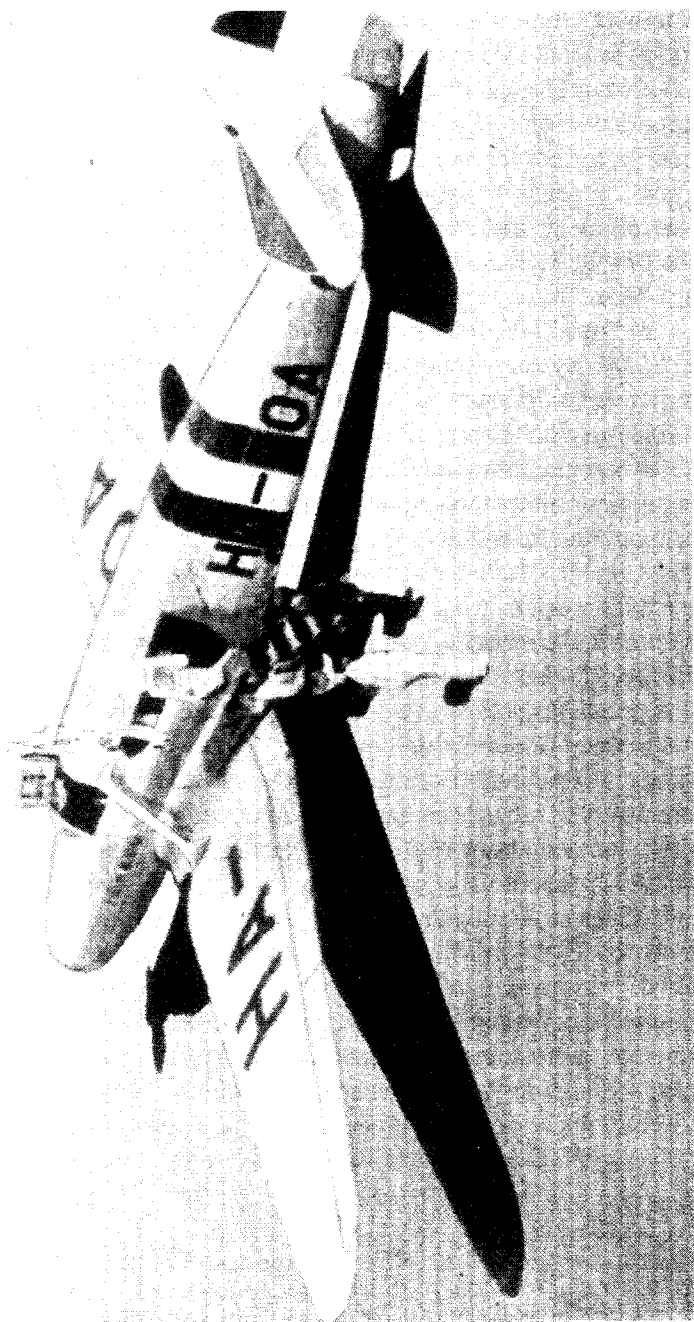
<sup>53</sup> KOVÁTS, Lajos: *Datos...*, art. cit. en BHM, pp. 475 y 476. Ciertamente esta fuente indica solamente el pedido de setenta y dos Bü-131 (aviones de instrucción), pero la reseña de la 31 sección MD da como probable una cifra mayor.

<sup>54</sup> CSANÁDI, Norbert, NAGYVÁRADI, Sándor y WINCKLER, László: *Historia de la aeronáutica húngara*. Ed. Müszaki, Budapest, 1977, p. 206 (en húngaro).

<sup>55</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 476.

<sup>56</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1940/4024.

<sup>57</sup> *La Wilhelmstrasse* y..., p. 510.



*Avión de transporte de tropa (personal) "Focke Wulf FW 58 Wehe".*

*las reservas de equipo que siguen faltando en las tropas; por otra parte, si consideramos las experiencias obtenidas hasta hoy en la guerra, se hace necesario la obtención de nuevos materiales para el desarrollo de algunos géneros de armas.* De esta suma, sesenta y nueve millones se destinaron para la compra de ciento veinte aviones de diferentes tipos y también municiones; otra parte se reservó para el equipamiento de la compañía de paracaidistas<sup>58</sup>.

Para asegurar la fabricación de aviones de instrucción en el país, en octubre de 1940 la Jefatura de la Fuerza aérea firmó un contrato, por cinco años, con la Arado Flugzeugwerke GmbH y con la Weiss Manfréd S.A.<sup>59</sup>

En un intento de resumir los resultados conseguidos con las adquisiciones de 1940, podríamos constatar que, a pesar de los esfuerzos, solamente pudieron comprarse algunos aviones a los italianos, mientras que por parte de los alemanes no recibieron sino la promesa de entrega de algunas unidades de entrenamiento. La solución de *lo que recibo me lo llevo* en las adquisiciones trajo como resultado que en el otoño de ese año, en el parque de la fuerza aérea del Reino, figuraban treinta fuselajes y veinticinco motores<sup>60</sup>.

La esencia de estas amargas experiencias se formulan en octubre de 1940 en un artículo de Béla Janky. Este funcionario técnico aeronáutico tipificó las posibilidades de compra afirmando que *en caso de peligro de guerra, los pequeños países están también expuestos a verse obligados a abastecerse con aviones "obsoletos e ineficaces"* (el entrecomillado es nuestro) *a los que tienen un acceso más fácil y rápido*<sup>61</sup>. No cabe duda de que los ejemplos citados refrendan ampliamente lo afirmado.

En 1941 —año en el que se ven muy implicados en la guerra— los objetivos previstos para 1938 seguían lejos de su cumplimiento. El soñado armamento aéreo moderno aún estaba por nacer y los intentos por acelerar el proceso con alguna inyección vitalista tuvieron escaso éxito. La parte más débil de los cazas y bombarderos no estaba protegida por blindaje alguno; los aviones carecían del equipamiento de cañones automáticos; no disponían de aviones de combate ni de bombarderos de picada, etc. El parque existente estaba no sólo anticuado, sino también escaso de unidades, puesto que el 6 de mayo de 1941 la situación era la siguiente: ciento cua-

<sup>58</sup> DOMBRÁDY, Lóránd: *El programa de Győr y los problemas financieros del desarrollo del ejército*. Honvédelem, 1972/6, p. 73.

<sup>59</sup> KOVÁTS, Lajos: *Arado...*, p. 15.

<sup>60</sup> AHM, JEM Presid. 1.-1940/5461.

<sup>61</sup> JANKY, Béla: "Las condiciones técnicas de la capacidad combativa de las fuerzas aéreas", en *Magyar Katonai Szemle* (en adelante MKSz), núm. 10, p. 147.



renta y seis cazas de instrucción I-III grado, doce unidades de prácticas y ciento sesenta y dos cazas de combate; quince bombarderos de prácticas, ocho de entrenamiento de combate y cuarenta y ocho de incursión; ciento veintitrés RC y trece RD, cinco remolcadores y cuatro unidades para el transporte paracaidista. Lo que significa que faltaban ochenta y dos aviones de instrucción. Cerca del cincuenta por ciento de los aviones de prácticas que faltaban tuvieron que ser compensados con unidades de combate. En los diferentes niveles de comandancias no quedaron aviones correo ni de prácticas. Dos compañías de bombarderos, dos RC y una RD recibieron, cada una, sólo seis aparatos. La compañía de bombarderos de picada ni siquiera se creó ante la carencia de un tipo adecuado de avión<sup>62</sup>.

Los expertos sabían que esta situación entrañaba graves problemas, puesto que el Reglamento Aeronáutico de 1941 señalaba claramente una apreciación según la cual *el rendimiento y estado de los aviones, del armamento y del equipo inciden en gran medida, y a menudo de modo decisivo, en el cumplimiento de las tareas de combate y en las posibilidades de la lucha aérea... un material de bajo rendimiento socava pronto las fuerzas físicas y morales*<sup>63</sup>. De modo que vieron claramente el problema y los riesgos, aunque no la solución. El teniente coronel Barkász, ingeniero de guerra, jefe de la sección técnica de la fuerza aérea, se movía casi constantemente entre las tres capitales con el fin de asegurar el parque necesario. Desde 1938 hasta marzo de 1941 el MD presentó pedidos de material bélico en las plantas alemanas e italianas por valor de ciento cuarenta y un millones trescientos cuarenta y nueve mil doscientos ochenta y tres marcos y quinientos sesenta millones doscientas cuarenta y cinco mil ciento ochenta y nueve liras respectivamente. Dentro de estas sumas el material aeronáutico equivalía a cuarenta y ocho millones sesenta y dos mil cuatrocientos treinta y tres marcos y cuatrocientos veinticuatro millones ochocientos cuarenta y tres mil ciento diez liras. Para ambos países la mayor suma correspondía a solicitudes de la fuerza aérea<sup>64</sup>. Por los motivos ya conocidos el mercado italiano era el de mayor peso, por lo que se agudizó el carácter obsoleto –comparado con los modelos alemanes– del parque aéreo húngaro.

Esta insostenible situación fue expuesta en un informe de la I sección JEM donde, nuevamente, se ocupan del caso de los Ca-135 bis<sup>65</sup>. El 2 de

<sup>62</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1041/5013.

<sup>63</sup> Biblioteca de Ciencias Militares (en adelante BCM): Sz-334. *Reglamento de vuelo*. Stádium Sajtóvállalat RT, Budapest, 1941. Cuaderno 1, pp. 13 y 14.

<sup>64</sup> DOMBRÁDY, Lóránd: *La economía húngara y...*, p. 64.

<sup>65</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1941/5087.

mayo de 1941, por mediación del coronel Szabó, los italianos volvieron a ofrecer la compra de treinta y dos unidades; por primera vez fue en el otoño de 1940 cuando anunciaron su iniciativa, pero como la Jefatura de la Fuerza Aérea había propuesto la adquisición sólo como solución transitoria, la dirección del ejército lo hizo dependiente del éxito de las negociaciones húngaro-alemanas. Pero, de Alemania, envuelta en la campaña de los Balcanes y en los preparativos contra la Unión Soviética, no podía esperarse que cubriera las demandas húngaras, por lo que el Estado Mayor solicitó nuevamente la opinión de la Jefatura de la Fuerza Aérea. En esta oportunidad ellos consideraron el tipo definitivo obsoleto desde los puntos de vista técnicos, armamentísticos y de su conducción, y no recomendaban su compra. Lo interesante de esto es que —como hemos visto más arriba— el 15 de enero de 1940 *todavía les parecía adecuados para el uso bélico*. El hecho es que se necesitaban de inmediato aviones, razón por la cual propusieron formar una comisión de evaluación y supervisión que estaría llamada a decidir si podían sortearse las deficiencias y, de ser así, llevar a cabo la compra para las tareas de prácticas.

También existían problemas con otros tipos de aviones: los Héja no eran perfectos (es el nombre de los rebautizados Re-2000 Falco I). De los setenta comprometidos, llegaron cuarenta y siete hasta el 15 de julio de 1941, esperaban dos de inmediato y no era segura la entrega de veintiuno<sup>66</sup>. Debido al riesgo de sufrir accidentes había que transformar el varillaje de gas, tarea para la que se precisaban repuestos alemanes. Para perfeccionar los Héja de fabricación húngara, el Estado Mayor dispuso que se enviara a Ucrania una escuadrilla, durante un mes, para los ensayos de tropa con la compañía de cazas, 1/3 del cuerpo de despliegue rápido que ya venía cumpliendo operaciones de combate. Las experiencias allí conseguidas serían útiles para la posterior fabricación.

Los aliados italianos no querían perder el mercado húngaro, considerando el costo del material que les habían entregado hasta ahora, amén de las materias primas que tanto necesitaban, de manera que, a fines de julio de 1941, formularon una propuesta —fijando como plazo de respuesta el 15 de agosto— en los siguientes términos<sup>67</sup>: entrega inmediata de treinta y dos Ca-135 bis, con el acabado generalizado en la fuerza aérea húngara; sesenta aviones Savoya Sa-1-7, cazas de práctica (biplazas), comprometiéndose a la entrega a partir del cuarto mes desde el pedido y a un ritmo de diez unidades mensuales; sesenta aparatos Ca-603 monoplazas para las prácticas de caza y vuelo acrobático, debiendo ser servidos entre cuatro y nueve

<sup>66</sup> *Ibidem*: 1941/5740.

<sup>67</sup> *Ibidem*: 1941/5866.

meses a partir de la fecha de solicitud; ciento veinte bombarderos de práctica, que habrían de ser satisfechos de veinte en veinte con una periodicidad mensual. Esta propuesta puso a los responsables nuevamente ante un dilema, ya que con este lote podría haberse atenuado la escasez de aviones para prácticas e instrucción que tantos problemas causaba desde hacía años (faltaban más o menos un cincuenta por ciento en 1941<sup>68</sup>). Por otra parte, con estos aviones habrían podido cubrirse las necesidades de los años 1942 y 1943 en lo referente a entrenamientos y prácticas, con lo cual se habría aliviado buena parte de la carga de los aviones de combate.

En el terreno de los bombarderos la situación era catastrófica. Hasta el 1 de octubre de 1941, en el dispositivo se consideraba posible la formación de una única compañía de incursión, pero únicamente en el caso de que el material de la compañía de bombarderos subordinada al Cuerpo de despliegue rápido no sufriera desgaste. Así, los autores del informe decidieron, a finales de julio de 1941, que había que adquirir los Ca-135, *aunque puedan utilizarse en combate sólo en caso de necesidad*.

La propuesta italiana se justificaba también —además de por lo ya apuntado— por la enorme pérdida de aviones durante 1941. Hasta el 24 de julio cuarenta y una unidades habían sido destruidas totalmente, cuarenta y dos esperaban ser reparadas en tres meses y otras ciento sesenta y cinco estarían a punto antes de finalizar este plazo. Estas cifras tan elevadas se explican en parte por el efecto de las operaciones bélicas y por la deficiente capacitación y práctica dada la escasez arriba señalada. Se precisaba, entonces, de los aviones italianos, ya que los alemanes frenaron el suministro. Esta única salida tenía que conducir a la entrega de los Ca-135 bis en 1942, como se verá más adelante.

La sugerencia de Roma de que se instalara en Hungría una fábrica de aviones de instrucción y práctica, no tuvo una respuesta concreta. La explicación la encontramos en el expediente del 1 de octubre de 1941<sup>69</sup> donde se afirma que tal solución sólo sería aparente, ya que el Sa-I-7 es un avión de competición, inservible para entrenamientos, mientras que el caza de prácticas Ca-603 no estaba equipado con armamento. Por otra parte no se necesitaban bombarderos de adiestramiento, pues ya estaban empeñados en la fabricación de los FW-58.

Los problemas planteados en relación con las adquisiciones italianas, obligaron a los responsables a intentar, en repetidas ocasiones, obtener algo de Alemania. Ante la queja del batallón de paracaidistas, que no estaba en condiciones de asegurar los entrenamientos dada la falta de aviones en

<sup>68</sup> *Ibidem*: 1941/5141.

<sup>69</sup> *Ibidem*: 1941/6064.

buen estado, la I sección JEM, ya en su manifiesto de enero de 1941, ordenó a la Jefatura de la Fuerza Aérea que constatará cuanto antes si existía o no la posibilidad de adquirir los Junkers Ju-52<sup>70</sup>. Sin embargo, según el informe de esta Jefatura, aun en caso de la *declaración de principios*, se tendría que esperar entre seis y doce meses hasta la llegada de los aviones<sup>71</sup>.

El teniente general Valdemár Kenese, jefe de la fuerza aérea, presentó una propuesta al Estado Mayor el 13 de abril de 1941 acerca de la elección de los aviones<sup>72</sup>. En su escrito propone como caza el Me-110; como destructor y bombardero en picada, el Me-210; para el bombardeo horizontal al RD y al He-111; como RC podría servir transitoriamente el He-46 o el He-70; para las prácticas, los tipos Me-110, Ju-86 y Ju-87. A la solicitud de la I sección JEM de fundamentar por qué no propone el Me-210 para el bombardeo horizontal, el jefe de la fuerza aérea replicó que el manejo de este avión, el mantenimiento de la dirección y el apunte de la bomba eran tareas sin solución posible. Al mismo tiempo, en el informe complementario del 5 de mayo, recomienda que se generalicen definitivamente el He-111 como RD y como bombardero nocturno (BN), y el FW-189 como avión RC.

A este respecto, la I sección JEM señaló su inquietud de que esta propuesta afectara la realización del dispositivo H-III (disminuido por segunda vez), puesto que el material de doce o catorce compañías (cuatro o seis compañías de bombarderos horizontales y entre seis y ocho compañías RD) integradas con los He-111 tendría que asegurarse continuamente con importaciones, mientras que con el Me-210 se obligaría a la industria aeronáutica húngara a la fabricación de aviones de los cuales se necesitarían nada más que para dotar seis compañías (entonces, en mayo de 1941, no se conocía el punto sobre el Programa Messerschmitt, del que se tendría noticia a través de la V Jefatura del grupo de MD; en ella se daba a conocer a la sección que, en principio, ya se había fijado el tipo. Estaba conforme con el proyecto de fabricación en común, y así, en el dispositivo H-III las tareas de los cazas las realizaría el Me-109 y las de bombardeo y reconocimiento el Me-210).

La V Jefatura de grupo MD indicó, también, que la generalización del He-111, si bien era deseable, resultaba imposible porque no había ni dinero ni capacidad para su fabricación. Alemania, por otro lado, no prestaba ayuda porque la Luftwaffe precisaba de todas sus unidades para la Batalla de Inglaterra como BN. La sección 31 del MD, por su parte, propuso el

---

<sup>70</sup> *Ibidem*: 1941/4091.

<sup>71</sup> *Ibidem*: 1941/4403.

<sup>72</sup> *Ibidem*: 1941/5093.



*Avión estafeta y de entrenamiento "Arado Ar 96".*

rechazo del FW-189, por no ser apto como avión de reconocimiento y, además, porque no había perspectivas para su obtención ni para su fabricación en el país.

Sin embargo se habrían necesitado urgentemente bombarderos, dado que para el 1 de junio de 1941 debían alistarse seis compañías con estas unidades, existiendo únicamente equipamiento para tres. Así, la Jefatura de la Fuerza Aérea planteó al Estado Mayor que, hasta que comenzara la fabricación de sus propios bombarderos, habría que pedirles a los germanos, del botín yugoslavo, los tipos propios o los Bristol-Blenheim. El general de Infantería Werth rechazó la propuesta conociendo que el botín no era cuantioso<sup>73</sup>.

Durante la visita del regente Miklós Horthy a Hitler, a comienzos de septiembre de 1941, se intentó encontrar una solución para el desarrollo de la fuerza aérea. Dezsö László, integrante de la delegación, jefe de operaciones bélicas, mantuvo negociaciones con el general Jeschonek, jefe de Estado Mayor de la fuerza aérea alemana, a quien le solicitó la entrega de equipos de combate, instrucción y prácticas. A solicitud de Jeschonek se entregaron los aviones pedidos (anexo II<sup>74</sup>). Estos datos reflejan claramente que, en la mayoría de los casos, Alemania no estaba dispuesta ni siquiera a poner en perspectiva su cumplimiento, o si lo hacían, la mayor parte la prometían para la primavera de 1943.

Entre tanto, las actividades bélicas exigían cada vez más la cobertura del mínimo de las necesidades. La 31 sección del MD, por ejemplo, informó el 24 de septiembre de 1941 al jefe del Estado Mayor que, para satisfacer las urgentes necesidades materiales de las tropas que luchaban en el frente germano-soviético, habían pedido a los alemanes cinco aviones de transporte Junkers Ju-52, propuesta que fue rechazada. Por otra parte habían ordenado a la IV flota aérea que, eventualmente y dentro de las posibilidades, satisficiera las necesidades húngaras<sup>75</sup>. Con esto, en esencia, aumentó aún más la dependencia de Hungría y, por otra parte, también para el futuro hicieron sólo eventual la cobertura de las prioridades del ejército húngaro.

En lo sucesivo, con la *táctica de las necesidades coordinadas*, trataron de conseguir algún resultado. Por eso mismo la 31 sección del MD puso en práctica, a comienzos de noviembre, una medida por considerar que *es necesario que en las negociaciones seguidas con los órganos oficiales alemanes, así como en los contactos privados, todos los órganos oficiales*

<sup>73</sup> *Ibidem*: 1941/5017.

<sup>74</sup> *Ibidem*: 1941/6365.

<sup>75</sup> *Ibidem*: 1941/6350.

*húngaros y las personas representen siempre un sólo y único punto de vista.* Informó, después, de las necesidades actuales: doce Ju-52 para el transporte de tropas paracaidistas; doce Ju-87 para que, mientras se alistara el Me-210, se recapacitara al personal; doce He-111, ya que sin estos aviones no era posible solucionar el RD; diez o doce Ar-96, pues no había aparatos de instrucción de III grado; tres o cuatro Me-109 y 210 dados de baja para la formación de los asistentes técnicos. Y para cerrar la demanda con broche de oro añadieron que *no pedían más porque reconocían las dificultades de la guerra*<sup>76</sup>. Pero a la vuelta de un mes aumentaron significativamente las dificultades alemanas porque –cotejando los datos especificados en los anexos– disminuyeron considerablemente las demandas húngaras. En ello, por supuesto, jugaron un importante papel las experiencias anteriores. Acaso trataron de exigir menos a quienes no estaban en condiciones de prescindir de medios, y en la esperanza de que, tal vez, consiguieran lo pedido (anexo III).

Cabe señalar que los escritos sobre este respecto son bastante contradictorios. Por ejemplo, la tabla de la 34 sección MD, titulada *Materiales que se proyectan pedir en la línea alemana*<sup>77</sup>, en parte coincide y en parte no con la cantidad esbozada en el párrafo anterior, pero básicamente difiere de la reseña elaborada para Jeschonek.

Al mismo tiempo, la reseña sobre los artículos pedidos, hasta la preparación del material, para las necesidades del dispositivo H-III<sup>78</sup>, también indica desviación de los anteriores en el campo tanto cuantitativo como de los costos. Según esto, pidieron cuarenta y tres Bücker Bü-131 (un millón doscientos setenta y dos mil seiscientos sesenta pengös), once Bü-131-D (trescientos veinticinco mil quinientos sesenta y cuatro pengös), cincuenta y cinco Arado Ar-96A (cinco millones ciento veintinueve mil cuatrocientos trece pengös), dos Fieseler Fi-156 (ciento setenta y cinco mil ochocientos setenta y cinco pengös), y dos Fi-156 mas repuestos (doscientos veintiocho mil sesenta y cinco pengös).

Consideramos que estos pocos ejemplos también nos dan una idea de cómo la presión de tener que conseguir aviones a cualquier precio condujo a decisiones precipitadas, a la elaboración de reseñas muchas veces contradictorias entre sí y a pronunciamientos descoordinados. Pero estas diferencias, en última instancia, podían pasarse por alto, ya que estas demandas no se realizaron en la práctica ni siquiera en el más bajo nivel aquí señalado. Las unidades existentes, por otra parte, respondían cada vez

<sup>76</sup> *Ibidem*: 1941/6640.

<sup>77</sup> AHM, PMD 34.-1941/131313.

<sup>78</sup> AHM, MD Lymbus csomó 6845/22.

menos a las necesidades. Las operaciones bélicas de invierno expusieron particularmente a los aviones italianos ante duras pruebas. A finales de 1941 y comienzos de 1942, los problemas prácticos sorprendieron a los pilotos húngaros al tener que constatar que el motor radial de refrigerado por aire y la cabina de cobertura de lona no eran la manufactura más idónea para la helada rusa. Pero el verano de 1942 tampoco trajo una solución. Según la enseñanza de una de las fuentes, por ejemplo, en las incursiones *de los ocho Ca-135 sólo dos o tres -cinco como máximo-funcionaban: los fallos técnicos surgían uno tras otro*<sup>79</sup>. No obstante, tras el dilema de julio de 1941 más arriba esbozado, en 1942 se pidieron otros treinta y dos Ca-135 bis para la fuerza aérea. Los seis primeros llegaron el 10 de abril. Solicitaron también un avión de transporte trimotor Fiat G-12. Se observa cierto desarrollo en el hecho de que se pidiera –en base a las experiencias de combate– de la compañía Reggiane, cincuenta y cinco unidades de asientos blindados para los Héja, con lo que se intentaba mejorar la protección de los pilotos<sup>80</sup>. Es cierto que esto último llegó el verano de 1944, de modo que no sirvió de mucho.

Las crecientes pérdidas obligaron también a los alemanes a mejorar el apoyo, pero sólo hasta el punto en el que ellos obtuvieran un beneficio directo. No había terminado aún el ataque general de Moscú por parte de las fuerzas armadas soviéticas, cuando el 9 de abril de 1942 la II sección JEM le comunicaba al teniente coronel Szombathely, jefe del Estado Mayor del Ejército, que el teniente coronel Jeschonek había declarado que, a su juicio, en comparación con las fuerzas húngaras que se hallaban en la Unión Soviética, eran insuficientes las cinco compañías de aviones allí destacadas. Al mismo tiempo, había aludido entre líneas que si la parte húngara decidiera enviar más aviones, Alemania se ocuparía de ello. El jefe del Estado Mayor no se abstuvo de ello, pero recabó la opinión del jefe de la fuerza aérea, quien señaló que sólo en *caso de extrema necesidad* podría, como máximo, constituir una compañía de cazas y una de bombarderos. Como condiciones señaló que aportaría únicamente el personal necesario y que todos los aviones de ambas compañías, así como sus accesorios y el personal de entrenamiento, habrían de ser garantizados por Alemania. En tal caso, más o menos en medio año, quedarían listos para el combate estos efectivos. Consideró oportuno proponer que el proyecto se realizara en Hungría y no en Alemania<sup>81</sup>.

<sup>79</sup> CSANÁDI, NAGYVÁRADI, WINCKLER: *Op. cit.*, p. 235.

<sup>80</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 478. Observamos que es un error afirmar que los trece Fiat G-12T se pidieron en 1942. La fecha real es la del 3 de mayo de 1943. Véase: AHM, PMD 32.a.; 1943/1444249 y 1944/4889/3126 mb.

<sup>81</sup> AHM, JEM Presid. 1.- 1942/4707.



aeronáutico de la brigada estaba integrado por los tipos Messerschmitt Me-109, Ju-52, 87/D, 88 y por el FW-189<sup>86</sup>. Al mismo tiempo los aliados se apresuraron a remarcar que *la maquinaria moderna está a disposición de las unidades húngaras sólo en el terreno de las operaciones bélicas, no pueden llevarse al país*. Ni se habría podido, ya que ante la necesidad de cubrir las pérdidas (entre enero y febrero de 1943 se habían destruido treinta y nueve aviones, el 49,3 por ciento del parque) se tuvo que recurrir a ellas<sup>87</sup>.

Aunque anteriormente se había convenido que las columnas húngaras lucharan exclusivamente bajo el mando de la dirección militar húngara, como puede verse, el punto de vista cambiaba. En la primavera de 1943 la única condición era ya que lo hicieran contra el Ejército Rojo. Jagow, embajador en Budapest, transmitió refunfuñando a su cancillería la exigencia de Hungría en cuyo sentido no debían aplicarse en los combates las compañías húngaras de bombarderos en picada que se encontraban formando en Istrees, Francia. *En esta comunicación oficial húngara se ve de nuevo la clara posición de Hungría de no participar en la lucha contra Rusia*, apuntó Jagow<sup>88</sup>.

A pesar de ello —si por lo menos allí estaban dispuestos a luchar— le hicieron llegar unos tras otros a las columnas húngaras aviones alemanes. Hasta enero de 1943 los RD recibieron doce Ju-88D-1, y para la primavera se había elevado a cuarenta el número de cazas-bombarderos tipo Bf-109F-4B; además, cambiaron por dieciséis FW-189, aunque fuera después de un uso de sólo dos años, los aviones He-46 y Sólymon de las compañías RC<sup>89</sup>. En junio reemplazaron por diez bombarderos de picada tipo Ju-87D-3 los Ju-87, unidades éstas desprovistas de blindaje y con armamento de bajo rendimiento. Este mismo mes, de las que habían regresado de Istrees, recibieron también ocho unidades tipo Ju-88A-4<sup>90</sup>.

Pero esta generosidad relativa y aparente solo se limitaba al círculo de las operaciones de combate. La única excepción se dio en la primavera de 1943, cuando a la Compañía Nocturna Experimental de Cazas de Ferihegy les proporcionaron tres Bf-110G-2 sin radar<sup>91</sup>. Al mismo tiempo, cuando en las negociaciones entre el MD húngaro y el Ministerio de Aeronáutica ale-

<sup>86</sup> *La defensa de Hungría...*, pp. 240 y 241.

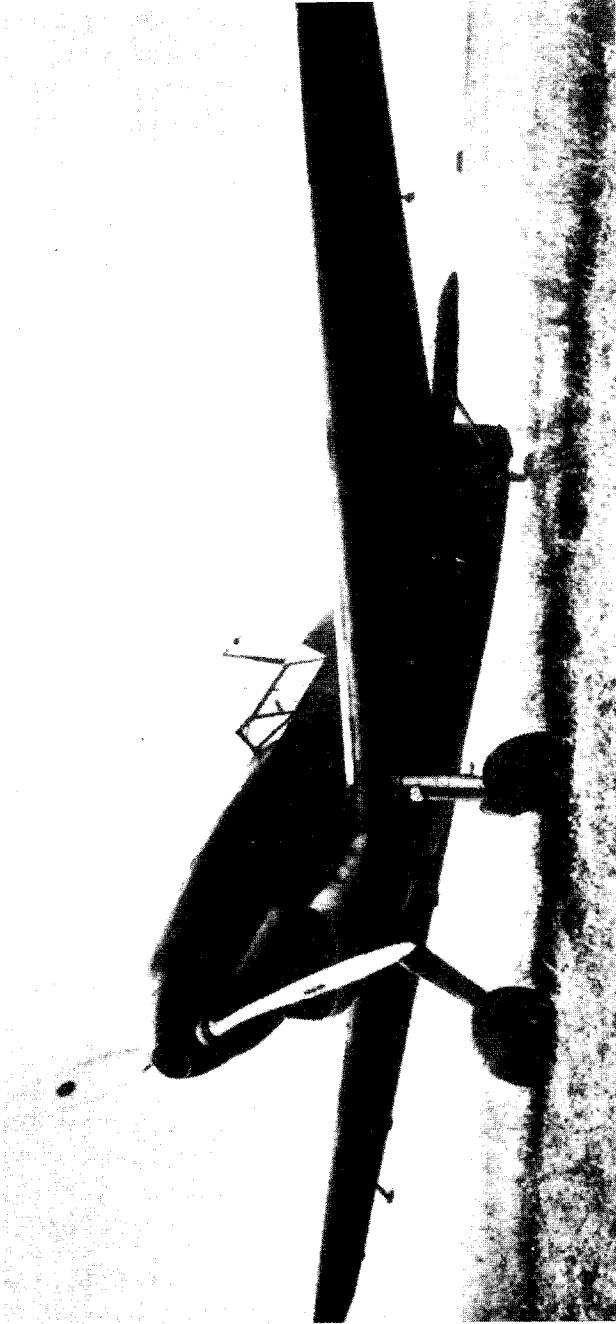
<sup>87</sup> CSANÁDI, NAGYVÁRADÍ y WINCKLER: *Op. cit.*, pp. 236 y 237.

<sup>88</sup> *La Wilhelmstrasse y...*, p. 714.

<sup>89</sup> WINCKLER, László: *Op. cit.*, 1974/1, p. 8.

<sup>90</sup> WINCKLER, László: *Op. cit.*, 1974/2, p. 8.

<sup>91</sup> PUNKA, György y SÁRHIDAI, Gyula: *Los bombarderos rápidos Me-210 Ca-1 y su aplicación*. Repülés, 1975/12, p. 17 (en húngaro).



*Messerschmitt Bf 109B.*

aeronáutico de la brigada estaba integrado por los tipos Messerschmitt Me-109, Ju-52, 87/D, 88 y por el FW-189<sup>86</sup>. Al mismo tiempo los aliados se apresuraron a remarcar que *la maquinaria moderna está a disposición de las unidades húngaras sólo en el terreno de las operaciones bélicas, no pueden llevarse al país*. Ni se habría podido, ya que ante la necesidad de cubrir las pérdidas (entre enero y febrero de 1943 se habían destruido treinta y nueve aviones, el 49,3 por ciento del parque) se tuvo que recurrir a ellas<sup>87</sup>.

Aunque anteriormente se había convenido que las columnas húngaras lucharan exclusivamente bajo el mando de la dirección militar húngara, como puede verse, el punto de vista cambiaba. En la primavera de 1943 la única condición era ya que lo hicieran contra el Ejército Rojo. Jagow, embajador en Budapest, transmitió refunfuñando a su cancillería la exigencia de Hungría en cuyo sentido no debían aplicarse en los combates las compañías húngaras de bombarderos en picada que se encontraban formando en Istrees, Francia. *En esta comunicación oficial húngara se ve de nuevo la clara posición de Hungría de no participar en la lucha contra Rusia*, apuntó Jagow<sup>88</sup>.

A pesar de ello —si por lo menos allí estaban dispuestos a luchar— le hicieron llegar unos tras otros a las columnas húngaras aviones alemanes. Hasta enero de 1943 los RD recibieron doce Ju-88D-1, y para la primavera se había elevado a cuarenta el número de cazas-bombarderos tipo Bf-109F-4B; además, cambiaron por dieciséis FW-189, aunque fuera después de un uso de sólo dos años, los aviones He-46 y Sólymon de las compañías RC<sup>89</sup>. En junio reemplazaron por diez bombarderos de picada tipo Ju-87D-3 los Ju-87, unidades éstas desprovistas de blindaje y con armamento de bajo rendimiento. Este mismo mes, de las que habían regresado de Istrees, recibieron también ocho unidades tipo Ju-88A-4<sup>90</sup>.

Pero esta generosidad relativa y aparente solo se limitaba al círculo de las operaciones de combate. La única excepción se dio en la primavera de 1943, cuando a la Compañía Nocturna Experimental de Cazas de Ferihegy les proporcionaron tres Bf-110G-2 sin radar<sup>91</sup>. Al mismo tiempo, cuando en las negociaciones entre el MD húngaro y el Ministerio de Aeronáutica ale-

<sup>86</sup> *La defensa de Hungría...*, pp. 240 y 241.

<sup>87</sup> CSANÁDI, NAGYVÁRADI y WINCKLER: *Op. cit.*, pp. 236 y 237.

<sup>88</sup> *La Wilhelmstrasse y...*, p. 714.

<sup>89</sup> WINCKLER, László: *Op. cit.*, 1974/1, p. 8.

<sup>90</sup> WINCKLER, László: *Op. cit.*, 1974/2, p. 8.

<sup>91</sup> PUNKA, György y SÁRHIDAI, Gyula: *Los bombarderos rápidos Me-210 Ca-1 y su aplicación*. Repülés, 1975/12, p. 17 (en húngaro).

mán, el 9 de junio de 1943, Sándor Magyarosy, general de brigada, jefe de grupo principal de aeronáutica, preguntó si la fuerza aérea húngara podría o no recibir cuarenta aviones Ar-96/B, los alemanes respondieron que ellos no tenían capacidad para satisfacer ni sus propias necesidades<sup>92</sup>. Pese a ello, en 1943 el MD pidió once Ar-96/B-1, diez transportadores de heridos Fi-156 Da-1, cien Bü-131D-2 renovados, diez Ju-87B usados, un explorador fotográfico FW-189 Aa-2/U-3, ocho Do-215 usados, dos transportadores Ju-52/3 mg.8.e más otros dos Ju-86K-14 usados. De ellos, en 1943 llegaron solamente un Ar-96B-1, los diez transportadores de heridos y los cuatro transportadores<sup>93</sup>.

Los italianos, guiados por sus bien concebidos intereses, siguieron mostrándose más colaboradores. A comienzos de marzo de 1943 el grupo principal aeronáutico concluyó un contrato con las empresas S.A. Piaggio para la entrega de cincuenta aviones de práctica de dos asientos, tipo F.N.305 (Nardi), bastante obsoleto, por cierto, como ya se ha visto, a un costo de trescientas ochenta y cuatro mil liras unidad<sup>94</sup>. Más aún: el agregado militar en Roma informó a comienzos de mayo que entre el 3 y el 5 de ese mes habían puesto en camino hacia Hungría los primeros once Nardi; el número cuarenta y dos llegó el 5 de julio, y no vinieron más<sup>95</sup>. Simultáneamente, el 3 de mayo de 1943 la sección 32 MD hizo el pedido de trece transportadores Fiat G-12T<sup>96</sup>. Pero ya anteriormente había llegado a Hungría un año antes el avión de transporte trimotor Fiat G-12 contratado por cuatro millones quinientas cincuenta y cinco mil liras<sup>97</sup>, y a comienzos de abril de 1943 solicitaron otros treinta y dos Ca-135 por valor de dos millones ciento noventa mil liras<sup>98</sup>.

De lo dicho se desprende que, por la obligada situación de dar continuidad al entrenamiento y la necesidad de reponer las pérdidas en los combates, en 1943 no quedaba sino una opción: conseguir aviones a cualquier precio y con la calidad que fuera, de manera que pudieran reducirse los problemas candentes, aunque fuera transitoriamente.

Pero en 1944 tales posibilidades también se vieron reducidas. La *Operación Caracol*, iniciada en el sur de Italia el otoño de 1943, si bien muy lentamente, fue ajustando cada vez más los territorios italianos que se

---

<sup>92</sup> AHM, PMD 17.r.- 1943/105511.

<sup>93</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, pp. 479 y 480.

<sup>94</sup> AHM, PMD 34.- 1943/148186.

<sup>95</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, pp. 479 y 480.

<sup>96</sup> AHM, PMD 32.a.- 1943/144249/1944/1889/3126 mb.

<sup>97</sup> *Ibidem*: 1942/146853.

<sup>98</sup> AHM, PMD 6.k.- 1943/455/bbk.

encontraban en manos de los fascistas italianos y alemanes. Como consecuencia, las entregas de este año se restringieron al mínimo. A mediados de 1944 llegaron los cincuenta y cinco Héja de cabina blindada<sup>99</sup>; el 20 de septiembre el delegado del ministro italiano de Materiales Bélicos, informó que el 18 se había puesto en camino el quinto Fiat G-12, cuyo precio de compra era ya de seis millones de liras<sup>100</sup>. Y con esto se acabaron las entregas italianas.

Los aviones solicitados en 1943 a Alemania, llegaron con regularidad desde comienzos del 44: los Bü-131 D-2, los cinco Ju-87 B-1, el explorador fotográfico FW-189 Aa-2/U-3 y, en abril, el último Do-215<sup>101</sup>.

Paralelamente, prosiguió el recambio de los aviones de las columnas en combate. Según el informe de la IV Flota Aérea del 1 de marzo de 1944, desde 1942 hasta esta fecha entregaron a la fuerza aérea húngara siete Do-215, sesenta y seis Bf-109, cincuenta y un Ju-88, catorce Ju-87, dieciséis FW-189 y diez He-111P<sup>102</sup>.

Esta situación hubo de terminar puesto que la ocupación del país el 19 de marzo de 1944 planteó un estado substancialmente nuevo. Una de las consecuencias directas fue que el 4 de abril la fuerza aérea del Reino y la artillería de defensa aérea fueron puestas bajo las órdenes del teniente general Fütterer, nombrado general comandante de la fuerza aérea alemana en Hungría<sup>103</sup>. Con esto se solucionó el problema de las entregas alemanas a Hungría.

<sup>99</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 478.

<sup>100</sup> AHM, PMD 32.a.- 1943/144249; 1944/1889/3126 mb.

<sup>101</sup> KOVÁTS, Lajos: Art. cit. en BHM, p. 480.

<sup>102</sup> CSANÁDI, Norbert; NAGYVÁRADI, Sándor y WINCKLER, László: *Op. cit.*, p. 238.

<sup>103</sup> *La Wilhelmstrasse y ...*, p. 238.

## ANEXO I

### CUADRO GENERAL DE LOS PRINCIPALES PEDIDOS DE AVIONES EN EL EXTRANJERO Y DE SU ENTREGA\*

PEDIDOS			ENTREGAS		
Fecha	Cantidad	Tipo	Fecha	Cantidad	
1938		Caza Cr-32	1937-38	52	
		RD He-70	I-II/1938	18	
		Caza He-112	II/1939	1	
		Prácticas Caza Cr-30	VI-X/1939	11	
		Prácticas Caza Ro-41	X-1938/X-1939	9	
		Instrucción Br-25	X/1938	3	
	16-II-1938	18	Caza Cr-42	VI-IX/1939	18
	24-VI-1938	36	Bombardero Ca-310	III-IV/1939	35
	1939	4	Prácticas Caza Cr-30	1940	4
		36	Caza Cr-32	1940	36
	20	RD He-111-P	VII-VIII/1940	2	
		"	III-IV/1942	4	
		"	I/1943	1	
	28	Bombardero Picada Ju-87B	X-1940	2	
			I-VI/1942	4	
20-XI-1939	50	Caza Cr-42	II-VI/1940	50	
27-XII-1939	70	Caza Re-2000	V-1940/VIII-1941	47	
		Instrucción Ar-96A-1	Fines de 1939	6	
	36	Bombardero Ca-135 bis	V-IX/1940	36	
1940	15	Transporte Fi-156	VIII/1941	2	
		"	1942	13	
	10	Prácticas FW-58	Hasta IX/1941	6	
	30	Instrucción Ar-96A	Hasta IX/1941	27	
	73	Instrucción Bü-131D	Hasta IX/1941	5	
Hasta IX/1941	46	Transporte Ju-52	Hasta VI/1943	68	
	43	Transporte Fi-156			
	127	Instrucción Ar-96B			
	50	Prácticas FW-58	Dispuestos a la entrega en materia prima		
	25	Caza Me-110			
	30	Caza Me-109			
	43	Instrucción Bü-131-D			
IX/1941	5	Transporte Ju-52	Rechazados. La VI flota alemana de aviones satisface las demandas húngaras.		
9-X/1941	55	Instrucción Ar-96A-1	XI/1941 a VI/1942		
			Llegó la mayoría		
1942	32	Bombardero Ca-135 bis	Desde VI/1942	32	
	1	Transporte Fiat G-12	15-III/1943	1	
1943	10	Instrucción Ar-96B-1			
	1	RC FW-189Aa-2/U-3	III/1944	1	
	8	Reconocimiento Do-215	Hasta 12-VI/1944	8	
	2	Transporte Ju-52/3	Finales de 1943	2	
	2	Transporte Ju-86K-14	6-VII/1943	2	
III/1943	50	Instrucción Nardi FN-305		42	
	10	Transporte Fi-156 Da-1	1943	10	
IV/1943	32	Bombardero. Ca-135 bis			
3-V/1943	13	Transporte Fiat G-12T	Hasta 18-IX/1944	5	
	12	Instrucción Ar-96B-1	VII/1943	1	
10-IX/1943	100	Instrucción Bü-131D-2	I/1944. Constantemente		
X-1943	10	Bombardero de picada Ju-87B-1	I/1944	5	
1944	6	Transporte Fi-156			
		Potez	1944	31	
		Caudron	1944	20	

\* La tabla no pretende ser exhaustiva, dada la gran escasez de fuentes (nota del autor).

**ANEXO II-1**  
**RESEÑA SOBRE LA SITUACIÓN DEL MATERIAL**  
**AERONÁUTICO SOLICITADO EN LA LÍNEA ALEMANA**

PEDIDOS					ENTREGAS	
Númeración de pedidos	Tipo de avión y motor	Pendientes 1939-40	Pedidos 1941	Total	Perspectivas de entrega	Entregas efectuadas
1	Ju-87	26	-	26	-	-
2	He-111	18	-	18	-	-
3	Ju-111 Transport.	-	46	46	-	-
4	Ju-52 de aula	-	8	8	-	-
5	Fi-156	15	43	58	2	2
6	Ar-96/a	3	-	3	-	-
7	Ar-96/b	-	127	127	55*	-
8	Fw-58	4	50	54	75**	-
9	Me-110	-	25	25	-	-
10	Me-109	-	30	30	3	-
11	Bü-131/d	68	43	111	15	5
12	Argus As.10.C	55	200***	255	200	-

\* El tipo de estos es Ar-96/a., y no el descado Ar-96/b.

\*\* Dispuestos a su entrega en materia prima

\*\*\* Estos motores forman junto con los respuestos la necesidad de las cincuenta estructuras de vuelo que figuran en el punto 8.

OBSERVACIÓN: El transporte de los aviones de combate e instrucción que figuran en los puntos 2, 3 y 4, según posibilidades.

## ANEXO II-2

### RESEÑA SOBRE LOS PLAZOS DE ENTREGA DEL MATERIAL AERONÁUTICO PEDIDO Y NECESITADO DE ALEMANIA

TIPO DE AVION	CANTIDAD SOLICITADA	PLAZOS DE ENTREGA			
		Hasta 1-11-1941	Hasta 1-1-1942	Hasta 1-7-1942	Hasta 1-3-1943
Ju-87	26			8	18
Ju-52 de aula	8		2	4	2
Ar-96/a.	3	44		3	83
Ar-96/b.	127				
Fw-58	75		8	16	51
Me-109	30			4	26
Me-110	25				25
Bü-131/d.	106	27	3	7	69

## ANEXO III\*

TIPO DE AVIÓN	UNIDADES	PRECIO / UNIDAD (en pengös)	TOTAL (en pengös)
He-111	12	800.000	9.600.564
Ju-52	12	934.450	11.213.400
Fi-156	2	101.578	203.156
Me-109	3	400.000	1.200.000
Fw-58	75	347.453	26.058.966
Ju-87	12	386.273	4.635.276
Bü-131-D	43	36.191	1.556.213
Ar-96/a.	55	136.572	7.511.460
Ar-96/b.	15	175.263	2.628.945
<b>TOTAL</b>	<b>229</b>	<b>—</b>	<b>64.609.980</b>

\* No se han cambiado las pequeñas faltas en la multiplicación (Nota del autor).