

Notas para la

Crónica de la Cruzada Española

X.—De *Vu*, 9 de agosto de 1939.

La guerra de España, campo de ensayo de la Aviación moderna

Por W. H. RINGS KELL.

NOTA DE LA REDACCION.—La revista gráfica "Vu" publicó, con caracteres sensacionales, la información acerca de la guerra española que traducimos a continuación. El autor formula juicios absurdos y, sobre ellos, edifica teorías casi pintorescas. No quedó sin contestación inmediata el artículo en cuestión, y a continuación insertamos esta atinada réplica, aparecida en L'Ala d'Italia.

"La Aviación alemana es la más fuerte del mundo", ha declarado el Mariscal Goering, con ocasión del "Día de la Aviación alemana". ¿Ha hablado como político o como militar? ¿Se trata de una declaración con fines de propaganda o de la comprobación fría de un hecho indiscutible?

En Francia e Inglaterra se ha dado demasiado valor a la Aviación alemana. Por esto, ciertos medios han ejercido una crítica muy viva del armamento aéreo de estos dos países. ¿Está fundada esta crítica? ¿Es justo decir que Alemania posee la flota aérea más fuerte y mejor del mundo? ¿Que va varios años adelantada a las Aviaciones francesa e inglesa?

Durante los veinte meses en que ha sostenido en España una guerra aérea moderna, la Aviación alemana, que envió a la Península un número de prototipos de aparatos mucho más considerable que los italianos, ha registrado importantes fracasos. El 65 por 100 de todos los prototipos alemanes enviados a España han dado malos resultados. Un 12 por 100 únicamente satisfacía las exigencias que impone a los aparatos la guerra aérea moderna. Un 23 por 100 se ha descubierto como aparatos de calidad media, es decir, utilizables en segunda línea, bajo la protección de aparatos mejores, o en frentes tranquilos, donde no estén expuestos al ataque de aparatos enemigos de mejor calidad.

Comparando los 12 tipos modernos alemanes con los 11 mejores tipos italianos, se ve, imparcialmente, la superioridad de calidad de la Aviación italiana sobre la Aviación alemana. Pues mientras que sólo dos de los 12 tipos alemanes satisfacen las exigencias de la guerra aérea moderna, cinco de los 11 italianos pueden ser empleados en primera línea; es cierto que, desde el punto de vista de cantidad, presentan los alemanes a los dos aparatos italianos de calidad media, cinco prototipos más de segunda línea; pero su proporción de aparatos inutilizables: seis tipos contra cuatro italianos (que se demostraron como completamente inutilizables), es relativamente más elevada. Notas de observaciones dignas de fe, reunidas durante el curso de la guerra española por diferentes servicios de información, y que se publican aquí, por primera vez, muestran que un 45 por 100 de prototipos italia-

nos y 15 por 100 de los tipos alemanes pueden ser considerados excelentes, mientras que un 45 por 100 de los tipos alemanes y 35 por 100 de los tipos italianos deben ser considerados como inutilizables.

Sueños del mañana.

"Nuestro porvenir está en el mar", declaró el Káiser Guillermo II, cuando el Almirante v. Tirpitz le convenció, a fines de siglo, de que la Flota submarina del Reich Imperial aseguraría en una guerra mundial el triunfo de Alemania en algunas semanas. El Mariscal Goering anuncia hoy, patéticamente, a un mundo que no está menos amenazado por la guerra, que el "porvenir de Alemania está en los aires". Los submarinos de Tirpitz se han convertido en los aviones de bombardeo de Goering.

La guerra relámpago de destrucción, con ayuda de una Flota aérea ofensiva y moderna, debe dispersar al enemigo antes de que pueda tan sólo movilizar su potencial de guerra. Para la guerra total, cuyo objetivo militar está tanto en el frente como en la retaguardia del enemigo—pues, según esta teoría, la guerra no se decide en el frente, sino en el interior del país enemigo—, conviene poseer aviones de bombardeo pesado, trimotores y bimotores rápidos como el rayo, que actúen sobre la retaguardia del enemigo.

Alemania, ¿posee aviones de bombardeo que la permitan practicar en un porvenir próximo una "guerra total"?

Primeras experiencias en el cielo español.

Mientras se desarrollaba la guerra aérea de España sin adversario, cualquier avión antiguo de bombardeo pasaba como arma eficaz, cuyo efecto parecía extraordinario. Como en Abisinia, la Aviación parecía que iba a ser decisiva. La falta de una defensa aérea, siquiera primitiva, en los republicanos permitió a todos los tipos de aviones de bombardeo alemanes ser dueños del cielo español.

La guerra aérea moderna comienza el 11 de noviembre de 1936, a los cuatro meses de guerra. Desde la calle, desde los tejados y balcones de sus casas, los madrileños han podido seguir el primer combate aéreo emocionante de la guerra de España.

De los doce tipos de aviones de bombardeo alemanes, tres modelos antiguos de *Junkers* y un aparato *Gotha* se han mostrado inutilizables. Más tarde, fueron totalmente retirados de España. Otros tres tipos de aviones de bombardeo (*Focke-Wulf Fw 58A*, *Dornier Do 18* y *Henschel Hs 22*), cuya velocidad máxima no pasa de 235 kilómetros por hora, deben ser llevados también a sectores de frente tranquilo y sin peligro.

Empieza la época de experiencias. Los defectos reconocidos tienen más valor que las ventajas probables, que no se han probado. El cielo de España se convierte en campo de experimentos de la Aviación de guerra moderna.

Cuando el Canciller alemán otorgó el "premio alemán, sustituyendo al premio Nóbel", el 1 de mayo de 1938, a dos constructores de aviones alemanes conocidos, se nota que el nombre de *Junkers* no se encuentra entre ellos. Sus competidores *Heinkel* y *Messerschmitt* tuvieron más éxito. Porque los aviones *Junkers* de bombardeo se mostraron en España solamente como buen material de categoría media.

Hasta la conquista de las provincias del Norte por las tropas del General Franco, fueron derribados por los republicanos, infinitamente inferiores en el dominio del aire, más de 80 aviones de bombardeo tipo *Junkers Ju 52*. El tipo *Ju 86*, que puede considerarse como el *Ju 52* mejorado, daba mejores resultados: la velocidad máxima subió de 340 a 373 kilómetros-hora. La velocidad de crucero se aumentó de 310 a 358 kms.-h. Pero más tarde, este aparato, que, como todos los aviones modernos, eclipsa en vuelo su tren de aterrizaje, desapareció poco a poco del cielo español, y, finalmente, no realizó más que misiones de reconocimiento, pues la guerra española no cesaba de "modernizarse", y solamente tipos de calidad podían operar en primera línea.

El avión de bombardeo pesado, trimotor *Ju 52-3m*—un monstruo volante de una potencia destructiva de las más perfeccionadas—, es quizá el único aparato *Junkers* que (con una fuerte protección) puede ser utilizado en el frente en la guerra aérea moderna. Sin embargo, se ha podido comprobar en España que este aparato, a causa de su poca velocidad (260 kms.-h. en crucero), de sus rudimentarios medios de defensa (no dispone más que de dos ametralladoras) y de su limitado radio de acción (900 kms.), no pueden operar más que acompañado de una escuadrilla de caza excelente, lo que le impide atacar objetivos lejanos al frente.

Más afortunado, el constructor alemán de aviones *Heinkel* ha debido registrar un fracaso en España con su monomotor de bombardeo y reconocimiento *He 70*. Dada su velocidad máxima de 335 kms.-h. y sus medios de defensa insuficientes, no se podría aconsejar, ni siquiera a su peor enemigo, el hacer frente a un aparato de caza moderno con un *He 70*. Pero no ha dado más que un solo aparato entre los once prototipos de bombardeo alemanes, que deben ser considerados como "lobos" o buen material medio.

«He 111». — El mejor avión alemán de bombardeo.

Si la Aviación alemana se viera mezclada en una guerra próxima, los corresponsales de guerra hablarían mucho de un bimotor alemán, que se ha mostrado como avión de bombardeo excepcional en la guerra de España. Se trata del *Heinkel tipo He 111*, una de las últimas creaciones alemanas. Después de los fracasos de los prototipos alemanes durante los quince primeros meses de la guerra española, la Aviación republicana amenazaba, no solamente aventajar a los aparatos alemanes de calidad, sino poner en cuarentena el valor de la Aviación alemana en general. Las pérdidas en aparatos y pilotos iban a favor de la Aviación republicana en una relación de 7 a 10. Se representó un entreaque de la guerra de España en los laboratorios de las fábricas de aviones alemanes, de donde salieron más tarde tipos nuevos y mejores. La Aviación republicana, que disponía de aparatos de origen diferente y fabricación española, según prototipos extranjeros, obligaba a Berlín y a Roma a poner en línea sus mejores y

más recientes prototipos. Las pruebas comenzaron. Tipos nuevos aparecieron en los frentes de Teruel y Levante. Los combates aéreos se hicieron más encarnizados que nunca. Los *He 111* y *Me 109*, dos modelos alemanes, demostraron sus cualidades de material ofensivo utilizable.

Impulsado por dos motores de 12 cilindros, desarrollando, respectivamente, 660 y 888 cv. (tipo *B. M. W. VI-60 Z*), el *He 111* consiguió una velocidad máxima de 410 kms.-h., y su velocidad de crucero, con una carga de bombas de 800 kilogramos, es de 350 kms.-h., aproximadamente. Su gran velocidad le permite, como lo ha demostrado la batalla del Ebro y numerosos bombardeos de la retaguardia catalana, emprender ataques por sorpresa sin necesidad de acompañamiento de escuadrillas de protección de aviones de caza rápidos, pues no puede ser atacado más que por super-cazas enemigas, y, como el super-caza alemán *Me 109*, alcanzan velocidades de 410 kms.-h. Aun incluso en este caso, el *He 111*, como se ha visto en la práctica, dispone de buenos medios de defensa, con varias ametralladoras de mando automático. En la práctica, el *He 111* se ha revelado como el mejor avión de bombardeo alemán.

Pero... los aparatos de bombardeo italianos son mejores.

El *Fiat BR 20* (copia de un bombardero ruso) pasaba en España por ser el más rápido de los bimotors de bombardeo. Dos motores de 1.000 cv. (*Fiat A 80*) le dan una velocidad máxima de 400 kms.-h.—30 kms. más que la del *He 111*—, y le permiten cubrir 2.500 kms. en vuelo directo, es decir, partiendo de la frontera italiana, sobrevolar París y Londres, llegar hasta los centros industriales de Birmingham y Mánchester y volver a Italia. Esta particularidad le da, para los teatros de guerra extendidos, y cuando es necesario atacar objetivos situados en la retaguardia enemiga, una superioridad marcada sobre el bombardero alemán *He 111*, cuyo radio de acción no es más que de 1.500 kms.

El avión de bombardeo rápido, trimotor *Savoia S-79*, sobrepasa, con una velocidad máxima de más de 360 kms.-h., al *Ju 52-3*, único modelo alemán de bombardeo trimotor, con 270 kms.-h., aproximadamente. Este trimotor de bombardeo, extraordinariamente rápido, que si no hubiera defensa aérea capaz de impedirle el paso sobrevolaría en dos minutos el centro de París, del bosque de Boulogne al de Vincennes (12 kilómetros), y podría arrojar 14 bombas de 100 kgs. sobre la orilla derecha del Sena, fué empleado diariamente casi, con gran éxito, para bombardear Barcelona, Valencia y toda Cataluña.

Además del Stormo núm. 10, con sus grupos de bombardeo 27 y 28 y las escuadrillas *S-79*, 10, 18 y 19, que se entacionaron en la isla de Mallorca durante los últimos meses, se utilizaron también con mucho éxito para bombardeos nocturnos sobre la retaguardia de las líneas republicanas, los bombarderos pesados *S-81* (dos escuadrillas, números 251 y 252 del Grupo de bombardeo 25, estaban también agregadas en Mallorca). Este potente avión de bombardeo italiano, que desarrolla una velocidad máxima de 340 kms.-h. y dispone de seis ametralladoras para defenderse, dió igualmente excelentes resultados en el frente del Ebro, donde del 1 al 15 de septiembre de 1938 fueron acumulados más de 420 de estos aparatos.

Numerosos expertos en Aeronáutica, que han podido examinar el aparato italiano *S-81* sobre el frente español, le consideran uno de los mejores aviones de bombardeo del mundo. Pues, aparte de su gran velocidad (50 kms. más que la del *Ju 52-3* alemán, y relativamente inferior a la del aparato alemán más rápido, el *He 111* bimotor, que levanta una carga de explosivos de la mitad que el aparato italiano), puede, con su tripulación de siete hombres y sus seis ametralladoras individuales, ser un gran peligro para el que lo ataque. Diez de estos aparatos, cuando se acercan en formación a las líneas enemigas, son una verdadera fortaleza volante, por decirlo así, intachable. Sesenta ametralladoras, servidas individualmente, forman, en un radio de dos kilómetros, una barrera de fuego casi infranqueable. Los cazas enemigos que entran en el campo de tiro de 60 ametralladoras están irremediablemente perdidos en la mayoría de los casos. Si se

mantiene a una distancia de más de dos kilómetros de sus víctimas, sus balas no tienen ya fuerza para atravesar las fuertes planchas blindadas del avión de bombardeo italiano; dada la gran velocidad con que se mueven cazas y aviones de bombardeo, es, finalmente, muy difícil a los cazas, evolucionando a una distancia tan grande, tocar las hélices o los motores del avión de bombardeo para ponerlo fuera de combate. Cuando, por el contrario, el fuego de las baterías de la D. C. A. enemiga obliga a la escuadrilla de S-81 a renunciar a su formación para mantener mayor distancia entre cada aparato (a fin de no ofrecer un blanco muy grande a las baterías enemigas), el S-81 se encuentra, igualmente, expuesto a los ataques más peligrosos a corta distancia. Durante la batalla del Ebro, varios de estos excelentes aviones italianos de bombardeo fueron derribados, lo que movió al General Franco a precisar en un comunicado oficial que las pérdidas de la Aviación nacionalista se debían menos a la superioridad de los aviadores enemigos que a la fuerte concentración de baterías republicanas a lo largo del Ebro.

A propósito del «Porvenir de Alemania en los aires».

Los BR. 20, S-79 y S-81, tres prototipos italianos de aviones de bombardeo rápidos y pesados, son superiores, desde cualquier punto de vista, al único avión de bombardeo alemán que hizo sus pruebas en España: el He 111. Italia construye y posee aviones de bombardeo de los que necesitan los inventores alemanes de la "guerra total" para su guerra destructora y rápida.

Las lecciones y los resultados de treinta meses de guerra aérea moderna en España dan una luz curiosa sobre el interés alemán, llevado por Alemania a la conclusión de una alianza militar germano-italiana. Pues ¿cómo pueden verse realizadas las esperanzas de una victoria rápida eventual si este país no cuenta con el concurso eficaz de Italia?

Actualmente es fácil de comprender que el Canciller alemán ha encontrado dificultades particulares para vencer ciertas vacilaciones de los amigos y aliados italianos, tanto más cuando la dependencia militar y técnica del Ejército del Aire alemán parece amenazada por unilateralidad si el valor combativo del nuevo super-caza italiano G-50 se mantiene como durante las pruebas. El hecho es que la conclusión del Pacto militar entre Italia y Alemania ha sido influenciado grandemente por estas dos consideraciones.

Treinta meses de guerra aérea moderna, sostenida en España, han enseñado, en todo caso, que hace falta que el "porvenir" alemán, del que dice el Mariscal Goering "que está en el Aire", esté asegurado en la medida que los hombres políticos del III Reich quisieran que lo estuviera. Pues ¿cómo una Aviación numéricamente fuerte puede ser la más potente del mundo si es de calidad muy inferior a la de otros Estados!

Los cazas son indispensables a los super-cazas.

Treinta meses de guerra aérea moderna en España nos enseñan que sin el super-caza de Berlín, Roma se encuentra privada del arma defensiva moderna.—El G-50, ¿asegurará la independencia de la Flota italiana?—Alemania e Italia construyen prototipos rusos y americanos.

La Península Ibérica ha servido, sobre todo, de campo de experiencia militar y técnica para el ensayo de nuevas armas que han aparecido por primera vez después de la guerra mundial. Y se ha asistido a una sorpresa sensacional. La guerra moderna exige una especialización mucho mayor que la que hasta ahora se consideraba como suficiente. Una de las novedades que ha revelado la guerra aérea española es el super-caza.

Nuevos tipos, nueva táctica.

La historia del super-caza es la de una competición entre el aparato de bombardeo y el aparato de caza, pues el principio de la caza es que el piloto de ésta (atacando) y el objetivo perseguido han tratado siempre de conseguir la mayor

velocidad. Cuando por primera vez en la guerra de España se pusieron en servicio aparatos rápidos bimotores, cuya velocidad máxima era casi de 100 kms.-h., más que la de los cazas empleados hasta entonces; por decirlo así, el tigre era más rápido que la bala del cazador. Se hacía necesario, pues, lanzar al combate un caza nuevo, de velocidad máxima mayor que la del bombardero más rápido, e incluso que la de los cazas más pequeños, de gran maniobrabilidad.

Cuando el primer super-caza alemán apareció en España, el Estado Mayor alemán esperaba éxitos sensacionales, pues podía caer sobre los aviones de bombardeo enemigos y atacarlos a una velocidad superior a la mayor conocida.

De hecho aventajaba a los cazas más rápidos de los republicanos; pero los observadores del frente tuvieron una segunda sorpresa sensacional. El super-caza alemán era derribado en grandes cantidades. ¿Había que explicar la solución de este enigma en defectos de construcción del primer super-caza alemán?

Se notó en seguida que el super-caza correspondía a un tipo nuevo especial. Pero la especialización da lugar a una división de trabajo y a la coordinación. El nuevo super-caza conseguía su velocidad a expensas de su movilidad. Así como un coche de carreras, empleando su máxima velocidad, no puede dar curvas más que de gran radio, así la velocidad del super-caza limita de igual modo su manejabilidad. Por consecuencia, un grupo de cazas más móviles, aunque no alcanzan la velocidad del super-caza, puede cerrarle el camino y atacarle sin que pueda sustraerse al ataque. Los pequeños cazas pueden, por el contrario, picando súbitamente y maniobrando rápidamente, escapar constantemente a su persecución, como la liebre, más móvil, consigue a menudo escapar del perro de caza, más rápido, describiendo zig-zags.

Los super-cazas y los pequeños cazas se han convertido en el combate en una unidad combatiente indivisible; mientras que el super-caza ataca a los aparatos enemigos, los pequeños cazas que le acompañan se encargan de protegerle, y se oponen, atacando por su parte a los pequeños cazas del enemigo, a que éstos rodeen la trayectoria recta del super-caza de espirales estrechas, le dominen y le acosen como una jauría y lo derriben después.

Así la táctica del combate aéreo moderno se ha hecho mucho más complicada en España, pues tanto en el combate como en la defensa, la coordinación necesaria del pequeño caza con el super-caza ha exigido una táctica combinada del ataque protegido y la defensa ofensiva, permitiendo tantas variantes, que ha dado lugar a una teoría muy avanzada de la táctica del combate aéreo moderno.

Cuando el «Me 109» no estalla.

Las dos potencias del Eje, Roma-Berlín ¿poseen tipos modernos del super y del pequeño caza con los que puedan sostener la lucha aérea moderna? ¿No se ha oído hablar de un avión de caza alemán que ha elevado el "record" mundial de velocidad con 611 kms.-h.?

La guerra de España ha mostrado que los "records" mundiales, tan importantes como sean las pruebas de las más altas "performances" para la evolución de la técnica, no son decisivos para la capacidad de empleo de un avión de guerra. Pues el super-caza alemán Messerschmitt Me 109, monoplace de gran techo, que, como todos los aparatos rápidos modernos, eclipsa su tren de aterrizaje en vuelo y que, provisto de un motor de 1.025 cv., tipo D. B.-600, ha realizado la marca mundial de 600 kms.-h., no dió sus más altas calidades combativas más que con un motor de 880 cv., de 12 cilindros, tipo Juno 210, que le daba una velocidad máxima de 480 kilómetros-hora. Con una velocidad de crucero de 410 kms.-h., correspondiente a la velocidad máxima del más rápido de los aviones de bombardeo alemanes, el Heinkel 111, el Me 109 es el aparato más rápido de los que han llevado Italia y Alemania a España. El último "record" mundial de velocidad ha sido establecido por un Messerschmitt super-caza, el 27 de abril de 1939, con una velocidad de 755 kms.-h. (Con un motor D. B. de 1.175 cv.).

Cuando apareció el Me 109 en el teatro de operaciones español hizo desaparecer la superioridad pasajera, desde el

punto de vista calidad, de la Aviación republicana, que disponía ya de un super-caza. Sin embargo, el super-caza republicano, más pequeño y construido de una forma más recogida, se reveló como cualitativamente capaz de sostener una comparación con el *Me 109* alemán. Por ambas partes se trató de sacar a toda prisa las lecciones necesarias de los combates aéreos entablados que se desarrollaron entre aparatos del mismo valor, a fin de mejorar el tipo super-caza y completarlo en lo posible. Durante cierto tiempo el Estado Mayor alemán se cegó con éxitos no imputables a la superioridad cualitativa, sino a la cuantitativa, de estos super-cazas. Así fueron los republicanos los que, al principio de la batalla de Cataluña, sacaron el aparato aún más rápido, llamado super-mosca (en España, por su color, se le llamaba "Alas de Plata"), provisto de cuatro ametralladoras automáticas en las alas, y mandando su trayectoria, este aparato estaba doblemente armado que el *Me 109*: 1.400 disparos por minuto y ametralladora; es decir, 92 balas por segundo, caían sobre el enemigo en un haz de fuego compacto. Sus proyectiles, que brillaban a la luz del sol o de los proyectores, pasaban a través del aparato enemigo, pareciendo que una sierra invisible separaba un ala del cuerpo del avión enemigo.

Poco después apareció un tipo mejorado del *Me 109*, que hasta entonces no disponía más que de dos ametralladoras de calibre 7,7 y 12,9 mm., respectivamente. Nuevamente se entablaron combates aéreos violentísimos entre los super-cazas mejorados de ambas partes. ¿Qué últimas novedades trae el *Me 109*? En cuanto es tocado un super-caza alemán estalla, reduciéndose a polvo antes de caer. Ni un aparato cae en manos del enemigo.

Un día claro y soleado de invierno se desarrolla un encarnizado combate aéreo sobre el frente catalán. Los aparatos *Messerschmitt* tocados estallan de nuevo en el aire. Uno de los *Me 109*, averiado, encuentra el equilibrio después de un rizo impresionante y gana las líneas enemigas planeando. El piloto, gravemente herido, sin fuerza para haber saltado en paracaídas, salvó la vida, y descubrió así el secreto diabólico que rodeaba hasta entonces la explosión del *Me 109*. Cada *Me 109* está provisto de un dispositivo de encendido con mecanismo de relojería. El Reglamento de la Aviación de Goering exige a los pilotos que pongan en marcha este mecanismo antes de abandonar su aparato a los elementos y antes de salvar su propia vida. Hombre o máquina. Algunos segundos deciden si se salvará la vida del hombre o se conservará el secreto de los *Me 109*. El piloto alemán, gravemente herido, se encontraba ante un espantoso caso de conciencia: no obedecer a las órdenes de sus superiores militares o suprimir la existencia maniobrando el dispositivo de encendido. ¿Cuántos pilotos fueron víctimas de este Reglamento inhumano? Pues si solamente una vez el *Me 109* no estalla..., el secreto de la nueva construcción, ansiosamente reservado, cae en manos del enemigo.

Los depósitos del super-caza alemán no están ya en las alas, fácilmente vulnerables y donde necesitan una protección particular; constituyen ahora el asiento y el respaldo del piloto, protegidos por la coraza de éste mismo. El piloto del nuevo *Messerschmitt*, mejorado igualmente en el punto de vista armamento, no puede ser atacado por el enemigo más que de frente. El *Me 109* puede sostener de nuevo victoriosamente una batalla. Alemania quería fabricar para la "guerra total" los mejores bombarderos ofensivos, y ha construido, este es el espíritu paradójico de la Historia, uno de los mejores prototipos de defensa.

Flotas de caza incompletas.

"El *Fiat CR. 32*, tan conocido y que tan frecuentemente se ha derribado" (así se expresa una nota confidencial del Servicio de Información del Estado Mayor del Ebro), es el mejor pequeño caza que los Estados del Eje han introducido en gran número en España. Desde la primera mitad del mes de septiembre de 1938 participaron 773 de estos aparatos en las luchas sobre el Ebro. Durante el curso de la guerra de España se han derribado, efectivamente, más de 200 de estos aparatos; pero, a pesar de estas pérdidas, el caza *Fiat* se ha visto como el mejor prototipo, a causa de su extraordina-

ria agilidad, formando, unido al super-caza alemán *Me 109*, una unidad combatiente de gran valor.

Un motor *Fiat* de 550 cv. (tipo *A-30 RA*) da al *Fiat CR. 32*, a 3.000 metros de altura, una velocidad de crucero de 340 kms.-h. y una máxima de 390. El hecho de que los prototipos modernos de aviones rápidos de bombardeo sobrepasen la velocidad de estos cazas italianos rebaja al *CR. 32*, de la categoría de primera clase, al rango de defensor del super-caza. Pero era irremplazable para este cometido en España, aunque en muchas ocasiones su pérdida se haya debido a recalentamiento de los motores por haber sido tocado su radiador por los proyectiles. Los otros prototipos de pequeños cazas que Alemania e Italia han puesto en servicio en la guerra aérea española quedan todos, desde el punto de vista calidad, muy por bajo del *CR. 32*.

El *Heinkel He 51*, como el *Romeo Ro 41*, con una velocidad máxima de 330 y 335 kms.-h., respectivamente, son, no solamente más lentos en 50 ó 60 kms., sino que su armamento es considerablemente peor, ya que consta de dos ametralladoras, en lugar de las cuatro con que está armado el *CR. 32*.

Su velocidad ascensional es relativamente menor. Los otros tres cazas alemanes puestos en servicio en España (*Henschel, Heinkel He 45* y *He 112*), y dos cazas italianos (*CR. 41* y *Ro 37*), cuya velocidad máxima no llega a los 300 kms.-h., se han calificado de inutilizables para la guerra aérea.

Estos tipos no han sido puestos más en servicio, durante el último año de guerra, más que en sectores tranquilos del frente Sur de España.

Alemania, pues, no posee el caza de valor para la defensa de su super-caza *Me 109*, y a Italia, que hasta ahora no ha lanzado super-caza de calidad, pero que, por el contrario, dispone de los mejores pequeños cazas, le falta el arma defensiva necesaria a sus aviones de bombardeo.

Treinta meses de guerra aérea en España han enseñado, no solamente que Italia posee los mejores tipos de aviones de bombardeo modernos, que serían necesarios a Alemania para una guerra total, sino que los dos Estados del Eje, en caso de guerra, dependerían aún hoy el uno del otro. Pues el *Me 109*, alemán, y el *CR. 32*, italiano, hasta ahora elementos irremplazables de la Flota aérea moderna de caza para Alemania e Italia, están emparejados como un par de zapatos. Berlín y Roma no poseen hoy más que un zapato del mismo par cada uno. Renunciando a los super-cazas, se tendrían, en lucha contra una Aviación enemiga moderna, pérdidas enormes en aviones de bombardeo, y renunciando a los mejores tipos de pequeños cazas, se tendrían grandes pérdidas en super-cazas.

La solidaridad tan pregonada de los Estados del Eje parece estar aún actualmente condicionada, militar y técnicamente. Pero Berlín y Roma, ¿no quieren ser verdaderamente autárquicos y más potentes, cada uno por sí, que las democracias?

Se desea la autarquía aérea.

No es extraño que tanto en Alemania como en Italia, a pesar de las manifestaciones oficiales de amistad que unen a los dos Estados, se tenga deseo de realizar la autarquía del Aire, pues estos últimos tiempos todas las informaciones están de acuerdo anunciando que una desconfianza política recíproca en la fuerza y la fidelidad del otro miembro ha incitado a los Estados Mayores de Berlín y Roma a tomar ciertas medidas de seguridad. En el curso de las últimas semanas de la campaña de Cataluña, Italia introducía aún un nuevo prototipo, que parece ser es capaz de ser opuesto, en ciertas circunstancias, al super-caza alemán *Me 109*; un aparato italiano de la misma clase: el *Fiat G-50*.

Como sabemos, el *Fiat G-50* alcanza una velocidad máxima de 470 kms.-h. (que no es inferior más que en 10 kms.-h. a la del super-caza alemán *Me 109*) y sobrepasa en 10 kilómetros-hora, con 420, la velocidad de crucero del aparato alemán. Sin embargo, su velocidad de aterrizaje, de 118 kilómetros-hora, es 28 kms. mayor que la del aparato alemán, lo que aumenta el peligro de accidente en caso de aterrizaje forzoso sobre campos de aviación improvisados. Para proteger sus depósitos de combustible contra su destrucción están repartidos en cuatro alojamientos, de los que dos se encuen-

tran detrás del motor y dos en el centro de las alas. Su peso muerto se ha reducido por el hecho de que su revestimiento metálico no está remachado, sino soldado eléctricamente. De aquí que su carga de bombas pueda ser aumentada.

¿Podrá reemplazar el G-50 italiano al super-caza alemán? En este caso la Aviación italiana realizaría verdaderamente su autarquía del Aire, y la Flota aérea alemana, que desde el punto de vista calidad está muy por debajo de la Flota aérea italiana, vería igualmente desaparecer su superioridad en el género de super-cazas. Pero el G-50 no ha podido aun hacer sus pruebas. Las primeras impresiones que ha causado el G-50 a los observadores militares de los frentes, en los últimos días de la campaña de Cataluña, no eran muy favorables.

Pero Alemania también ha construido un nuevo aparato de caza, según las experiencias de la guerra aérea española. Este aparato ya se fabrica en serie; es el *Heinkel He 112*. Este modelo, que se vió que era insuficiente al principio de la guerra española, ha sido mejorado, tanto en su armamento como en su velocidad. Cuando las tropas del General Franco avanzaron sobre Barcelona, varias escuadrillas de este tipo estaban ya dispuestas a entrar en acción. Debían ser puestas en servicio por primera vez sobre los frentes del Centro después de la caída de Cataluña.

Teniendo en cuenta que el *Dornier Do 17 K*, aparato sumamente rápido, provisto de dos motores de 1.000 cv., tipo *DB-600*, ha alcanzado una velocidad máxima de 430 kms.-h. (al final de 1938 no había sobre el frente del Ebro mas que ocho de estos aparatos de este tipo, destinados a vuelos de reconocimiento); que es capaz, en ciertos casos, de reemplazar al avión italiano de bombardeo más rápido, *BK. 20*, y que el Estado Mayor italiano también continúa sus ensayos (una escuadrilla de un nuevo avión rápido bimotor, el *Caproni CA 135*, fabricado ya en serie, debía igualmente ser probado por primera vez cuando la liquidación del frente del Centro), debe pensarse en la eventualidad de la supresión de la dependencia reciproca que existe aun actualmente entre las dos Aviaciones del Eje, en caso de que los aparatos mejorados dieran resultados favorables.

Pero Alemania no ha conseguido aún hoy construir un aparato tan notable como el *Brewer Br 65*, construido en Italia. Este aparato, que alcanza una máxima de 430 kms.-h., con un motor de 950 cv., tipo *Gnome-Rhône K-14*, se ha revelado como un aparato ofensivo muy bueno para los bombardeos en picado y el vuelo de combate.

Copyright sin autorización

¿Habrà que temer en caso de guerra a la Aviación germano-italiana como se nos ha revelado en España? La propaganda de los Estados del Eje tiene un interés político en que el mundo responda a esta pregunta con un "sí" conster-

nado. Pero si se considera fríamente la pregunta y se examina si la Aviación germano-italiana constituye, en una guerra futura, una fuerza invencible, y se estudian a fondo imparcialmente los resultados de treinta meses de guerra aérea moderna en España, se llega a un resultado insospechado.

En primer lugar, un 75 por 100 de todos los tipos de aparatos de guerra alemanes e italianos puestos al servicio de España se han manifestado como aparatos de segundo orden o completamente inutilizables en la guerra aérea moderna (inutilizables, entre otros, tres tipos de *Junkers*, dos *Heinkel*, dos *Henschel*, uno *Focke Wulf*, uno *Dornier*, uno *Gotha*, uno *Fiat*, uno *Romeo*, uno *Savoia*, uno *Caproni*, etc.), mientras que siete solamente de los prototipos italianos y germanos pueden ser considerados de primera clase.

Segundo: Los tres mejores tipos pertenecientes a la Aviación de caza, de bombardeo y combate, no son invenciones alemanas o italianas, sino copias de aparatos americanos o rusos. Naturalmente, Berlín y Roma han tomado este *Copyright* sin autorización especial del autor.

El inventor del mejor prototipo alemán de super-caza, el *Me 109*, es, de hecho, el conocido constructor de aviones rusos Tupolief. Se recordará, probablemente, que es el mismo Tupolief quien compareció ante el Tribunal Supremo de la U. R. S. S. y fué condenado a muerte por traición de secretos militares a Alemania e Italia durante los grandes procesos militares en la Rusia Soviética. Es al *Me 109* a quien debe Tupolief su condena a muerte y su indulto posterior.

Se demostraron tan bien las capacidades notables del constructor ruso, que pudo salvar su cabeza comprometiéndose a construir para el Gobierno soviético un super-caza superior a los que puedan existir actualmente.

En cuanto al avión de bombardeo italiano más rápido, ha sido construido en las fábricas Fiat, en Italia. Es el famoso avión de bombardeo ruso *Katuska*, que, con la marca *Fiat*, ha aventajado en España incluso al avión de bombardeo alemán más rápido, el *Heinkel 111*. Las pequeñas diferencias que existen entre el *Katuska* y el *BK. 20* se deben, en parte, a mejoras posteriores, y en parte, a que el inventor ruso ha enviado planos diferentes del mismo prototipo al Servicio Secreto Italiano, por una parte, y al Gobierno soviético, por otra. El mejor prototipo de aparato pesado de combate, bombardeo y asalto, el *Breda 65*, no puede disimular su origen: los Estados Unidos de América poseen un aparato *Cyclone* que es el modelo de este *Breda*, al que, por otra parte, la Aviación alemana no ha conseguido aventajar en España.

¿Se puede temer, pues, en caso de guerra, a la Aviación germano-italiana, cuando se tiene la seguridad de que los mejores modelos de sus prototipos se encuentran en las manos de Estados que, después de la ocupación militar de Checoslovaquia por Alemania, han afirmado y reforzado su solidaridad con las democracias europeas de manera que no hay lugar a duda?

XI.—De *L'Aia d'Italia*, núm. 17.—Roma.

Mentiras del periodismo democrático

Por ENRICO MEILLE

Cuando llega a nuestras manos un artículo cualquiera escrito por gente que ha hecho o que dice haber hecho la guerra de España por parte de los rojos, nos disponemos siempre a su lectura con el ánimo bien preparado para resistir la avalancha de embustes, de lugares comunes y de exageraciones elevadas a la enésima potencia, de que rebosan casi siempre los mencionados artículos.

Pero el artículo que últimamente hemos leído no pertenece a esta especie. No, ante todo es obra de un periodista de profesión, o que al menos se da este nombre, el llamado señor

W. H. Rings Kell, suizo, que, a lo que parece, fué corresponsal en España durante toda la guerra civil. La presentación de su artículo dice que fué él el único periodista que pudo estudiar el material recogido por los Servicios de Información Militar sobre la primera guerra aérea moderna. No se comprende bien el por qué de este plural, pero esto son minucias. Sigamos adelante. Según parece, el señor W. H. Rings Kell es muy competente en materias aeronáuticas, al que nada se le escapa, y que puede juzgar un avión en todas sus características solamente viendo la fotografía, profundizando en todos los secre-