

Política Aérea

La derrota de la Aviación francesa Por Pierre Cot

El Tribunal de Estado francés acaba de condenar en rebeldía a Pierre Cot, ex Ministro del Aire socialista, como uno de los responsables del desastre de Francia. Mientras tanto, este personaje reside en Inglaterra, escribe de Aviación y trata de explicar las causas del fracaso de L'Armée de L'Air, que, naturalmente, no le alcanza a él.

Como es sabido, uno de los principales cargos contenidos en el acta de acusación, es el haber entregado al Frente Popular español (durante nuestra Cruzada) material aeronáutico francés.

En el artículo, cuya traducción insertamos seguidamente, Pierre Cot estudia las cuestiones de calidad y cantidad del material, la producción del mismo y la deficiente capacidad industrial de Francia, cuya culpa no fué—según él—del Frente Popular, sino del régimen de economía liberal, cuyo rendimiento es muy inferior al de economía centralizada y dirigida, como la establecida en Alemania.

I

(De THE AEROPLANE, núm. 1.583, de 26 de septiembre de 1941.)

Por lo general, se mantiene la opinión de que la derrota de Francia se debió a la debilidad de sus Fuerzas Aéreas. Es una exageración. Francia fué conquistada, más por las Divisiones blindadas alemanas que por sus Divisiones aéreas. Lo que no ofrece duda alguna es que el éxito de las tropas motorizadas no hubiera sido posible sin la labor de las Fuerzas Aéreas alemanas. Lo mismo ocurrió en Polonia. Por tanto, la primera lección a estudiar de la guerra en el Continente es la importancia de la colaboración estrechísima entre los Ejércitos de Tierra y los del Aire.

Nadie, hasta hoy, ha estudiado seriamente las razones de la derrota de las Fuerzas Aéreas francesas. Fueron muchas. Pero la mayor parte procedieron de la equivocación de los Jefes militares franceses, al no apreciar como era debido la importancia de la Aviación en la guerra moderna.

Examinemos los factores que determinaron la superioridad de la Aviación alemana sobre la francesa.

I.—El problema de la calidad.

La superioridad aérea de Alemania se debió más a la cantidad que a la calidad del material. Puede afirmarse que en todas las ocasiones en que los aviadores franceses se han encontrado con los alemanes, en proporción de uno contra uno, e incluso de uno contra dos, los franceses lograron vencer.

Esto demuestra, en primer lugar, que la moral y la instrucción de las tripulaciones francesas era igual o superior a la de las tripulaciones alemanas. En segundo lugar, demuestra que el material francés era, en su conjunto, bueno. Al principio de la guerra poseíamos dos tipos excelentes de persecución y combate: el *Morane 405* y el *Potez 63*. En el transcurso del invierno, los nuevos aviones alemanes adquirieron cierta superioridad sobre estos aparatos. Pero en la primavera comenzamos a recibir el *Dewoitine 520*, el *Bloch 17* y el *V. G. 33*, que, a su vez, superaron algo a los aviones alemanes. Los aviones americanos desempeñaron su misión maravillosamente. Nuestros pilotos sentían por ellos una marcada predilección, más que nada a causa de sus motores, superiores a los franceses y que les merecían una confianza absoluta.

Además, Alemania no nos aventajaba en el armamento de sus aparatos. Los aviones franceses estaban armados con cañón o ametralladoras. La experiencia parece haber demostrado que, en el combate aéreo, el cañón es más efectivo contra los

bombarderos, en tanto que las ametralladoras son más efectivas contra los cazas. Nuestro cañón era ligeramente superior y nuestras ametralladoras eran algo inferiores respecto al armamento alemán. En cuanto a la capacidad explosiva de las bombas, las bombas francesas parecen haber sido más efectivas que las bombas alemanas de igual peso.

II.—Inferioridad cuantitativa.

Pero cuantitativamente las Fuerzas Aéreas francesas eran muy inferiores a las alemanas. En las dos tablas siguientes puede apreciarse la magnitud de la diferencia. En la primera se han consignado las cifras dadas por el Ministerio francés del Aire a las Comisiones Parlamentarias; la segunda está basada en las cifras que dió el Servicio de Información de Francia.

AVIONES MILITARES FRANCESES

FECHAS	Francia Continental	Africa del Norte	Naval	Total
30 agosto 1939.....	1.250	400	350	2.000
Febrero 1940.....	1.550	500	350	2.400
Mayo 1940.....	1.550	600	350	2.500

AVIONES MILITARES ALEMANES

FECHAS	Primera línea	Primera reserva	Naval	Total
30 agosto 1939.....	6.000	3.000	500	9.500
Mayo 1940.....	7.000	4.500	1.500	13.000

En otras palabras, los franceses se enfrentaban con los alemanes en proporción de uno contra cinco (uno contra seis si no tomamos en cuenta las formaciones destacadas en Africa septentrional).

Pero Francia no estaba sola. Podía contar con la ayuda de la Gran Bretaña. Por tanto, sería más justo establecer la comparación entre las Fuerzas Aéreas de los aliados y las de

Alemania. El Ministerio del Aire francés, si tomamos en consideración las cifras inglesas, pudo llegar a establecer una proporción de tres aliados contra cinco alemanes aproximadamente. Durante los diez primeros meses de la guerra, la producción y las pérdidas de Alemania fueron mayores que las de Francia e Inglaterra juntas. Además, después de la declaración de la guerra, la Aviación polaca se unió a la francesa y a la británica. No era una fuerza considerable, dado que su material era muy mediocre, pero estaba en manos de un personal extremadamente valeroso y bien instruido.

III.—Producción.

Entre las múltiples razones que dificultan la comparación entre las cifras francesas y las alemanas, están las siguientes:

1. Carecemos de información precisa sobre el volumen de la producción alemana. Al objeto de impresionar a sus adversarios, Alemania ha dado con frecuencia a la publicidad algunas cifras manifestamente exageradas.

2. Cuando hablamos de "producción aeronáutica", hemos de establecer una diferencia entre los aviones de guerra y los de cualquier otro tipo, necesarios para el Ejército (como aparatos de instrucción y de transporte), así como también habrá de tenerse en cuenta la producción nacional de aviones civiles.

3. Además, el gran público habla generalmente de producción mensual. Por una parte los requisitos de una producción en serie, y por otra los constantes progresos en la técnica aeronáutica, pueden traducirse, en una industria aeronáutica poderosa, en una producción restringidísima durante algunos meses, dado que la fabricación de la maquinaria adecuada requiere una atención y un trabajo largo y complicado.

4. En igualdad de esfuerzo industrial, se producirán tres veces más aviones de caza (de unas dos toneladas de peso) que aviones de bombardeo que pesen 10 toneladas. Si se quiere comparar los resultados de dos industrias o de dos períodos de producción, habrá de tenerse en cuenta tanto el tonelaje construido como el número de aviones. Así, Francia, en 1937, produjo tantos aviones como en 1936. Pero la producción de 1937 pesó 5.500 toneladas, y la de 1936 sólo 2.401.

Los aviones producidos en 1936 solamente podían transportar 296 toneladas de bombas sobre Alemania, en tanto que los construidos en 1937 transportarían 880 toneladas.

Si se toman en consideración todos estos factores, hemos de decir que en el curso de los cinco últimos años que precedieron a la guerra, la producción alemana de aviones militares era, aproximadamente, siete veces mayor que la de Francia. Parece que la proporción de siete a uno subsistió en los años 1935, 1936 y 1937; de nueve a uno en 1938; de siete a uno en 1939, y de cinco a uno en la primavera de 1940. La producción alemana, comparada con la francesa, alcanzó su grado más alto precisamente en el curso de los meses que siguieron a Munich, a causa de que la industria alemana se hallaba en estado de movilización. Al comenzar la guerra Francia había llegado a un ritmo de producción de 120 aviones al mes, en tanto que Alemania construía entonces 800 mensualmente. En mayo de 1940 estas cifras eran, respectivamente, 370 para Francia y 1.700 para Alemania. A estas cifras hay que añadir, cada año, una cantidad semejante de aviones de transporte, de escuela, etc.

Podemos apreciar una contradicción, sólo aparente, entre la proporción de siete contra uno en la producción y de cinco contra uno en las fuerzas de primera línea, dado que Alemania tuvo que crear su Aviación militar después de la subida de Hitler al Poder. Por otra parte, los alemanes han empleado más aviones que Francia para la instrucción de su personal y en el desarrollo de su táctica de guerra aérea. Además, en 1936 y 1937, Alemania envió a España diez veces más aviones que Francia.

Establecidos y analizados los hechos, trataremos de hallar sus causas. ¿A qué se debió que Francia fuese cinco veces más débil que Alemania?

IV.—Capacidad industrial.

En primer lugar, hay que confesar que Francia jamás podrá soñar con producir tantos aviones como Alemania, ni aun en el caso de que dicho país pusiera en el empeño su máximo esfuerzo.

Francia es un país de 40 millones de habitantes, y su eco-

nomía es más bien agrícola que industrial. Alemania es un país de 80 millones de habitantes, y su economía es más bien industrial que agrícola. Este hecho demuestra suficientemente que, en igualdad de esfuerzo, Francia no podría fabricar tantos aviones como Alemania. Con una buena política económica, tal vez se hubiera podido compensar parcialmente esta inferioridad. Pero la tendencia general de la política francesa era completamente opuesta a la de Alemania. Desde 1934 a 1938 el índice de la producción industrial en Alemania experimentó un aumento del 80 por 100. En el mismo período de tiempo, el mismo índice no aumentó, prácticamente, nada en nuestro país. Y el resultado fué el siguiente: La capacidad industrial francesa, que al comienzo de la guerra mundial número 1 era inferior a la alemana en un 50 por 100, y que mantuvo esta proporcionalidad hasta 1934, llegó a ser cuatro veces inferior al iniciarse la nueva guerra mundial.

Consideremos la producción de acero y aluminio, ambas materias primas importantísimas para la construcción de aviones. Desde 1935 a 1938 inclusive, Alemania produjo 78.808.000 toneladas de acero y 455.000 toneladas de aluminio. En el mismo período de tiempo, Francia produjo 26.817.000 toneladas de acero y 128.300 toneladas de aluminio. No se conocen las estadísticas de 1939, pero los datos publicados correspondientes a los primeros meses de este año revelan una situación más favorable a Alemania que en 1938, cuando la proporción que existía era de 1:3,8 para el acero y de 1:4,5 para el aluminio. Desde 1937 hasta el día en que estalló la guerra, Alemania ha producido tres veces y media más acero y cuatro veces y media más aluminio que Francia.

Resulta difícilísimo determinar las causas de esta desproporción. La propaganda alemana, lo mismo que la patrocinada por el Gobierno de Vichy, han hecho circular el rumor de que el Frente Popular fué el que desorganizó la producción francesa y el que produjo el descenso de la capacidad industrial francesa. Las estadísticas no están de acuerdo con esa afirmación. La producción industrial francesa aumentó un 12 por 100 durante 1937, cuando estaba el Frente Popular en el Poder, con respecto al año 1935, cuando regían la nación los Gobiernos conservadores presididos por Pierre Etienne Flandin y Pierre Laval. La insuficiencia de la producción industrial francesa procede de la equivocada política económica seguida en Francia desde 1920, y no de la política de un Gobierno determinado cualquiera. Cuando M. Flandin, en 1935, se opuso a la desvalorización del franco, su decisión produjo resultados peores que los derivados de la mala aplicación de la semana de cuarenta y cuatro horas. Como casi siempre sucede, cada Gobierno acumula sus propias equivocaciones a los errores cometidos por sus predecesores.

Por tanto, hemos de buscar razones de más peso que la agitación política de febrero de 1934 o los sucesos de mayo de 1936. Hay que fundarse en las diferencias que existían (en la estructura social y en el sistema económico) entre Alemania y la Francia de antes de la guerra. Ante todo hay que reconocer que, antes de Hitler, Alemania estaba ya mucho más industrializada que Francia. En 1931, el 41 por 100 de la población productora de Francia se dedicaba a trabajos "independientes" (granjeros, artesanos, etc.), en tanto que las cifras correspondientes a estas profesiones sólo llegaba al 17 por 100 en Alemania.

En 1938 Alemania tenía casi cuatro veces más obreros especializados que Francia. Los granjeros franceses producían mantequilla, en tanto que los especialistas alemanes construían "fusiles". Además, y en segundo término, Francia mantuvo su economía liberal, mientras que Alemania optó por una economía centralizada. La experiencia ha demostrado que cuando se llega a la movilización de los recursos económicos del país, la competencia libre y los monopolios capitalistas son menos eficientes que una economía centralizada y dirigida por el Gobierno. Toda Francia debe tomar sobre sí la parte proporcional que le corresponde de la responsabilidad por no haber prestado atención suficiente a la amenaza que significaba Hitler. Carente de esa centralización y dirección gubernamental, la capacidad industrial francesa, que debió encauzarse a la producción de armamentos, sólo consiguió la cuarta parte de lo logrado por Alemania.

Determinada claramente esta diferencia de uno a cuatro, Francia debió fabricar la cuarta parte de aviones que Alemania. Y cuando más, produjo una séptima parte. ¿Cómo puede explicarse esa extrinferioridad?

V.—Diferencia de conceptos militares.

La explicación de la extradiferencia es la siguiente: En sus preparativos bélicos, Alemania concedió a la Aviación mucha más importancia que Francia. Pueden resumirse las doctrinas militares de la manera siguiente: Alemania se preparó para una guerra de movimiento, la "guerra relámpago", y

Francia se preparó para una guerra de posiciones. La guerra moderna de movimiento se basa en el empleo de masas compactas de aviones y tanques. Por el contrario, la guerra de posiciones se basa en el empleo de "líneas" como la Maginot, así como en el de armas defensivas, como cañones y ametralladoras.

II

(De THE AEROPLANE, de 3 de octubre de 1941.)

Siendo completamente distintos sus conceptos militares, Francia y Alemania crearon dos máquinas de guerra diferentes. La preparación de las fuerzas militares exige una especie de selección, dado que los recursos de los países son siempre limitados, tanto en materia de presupuestos como en materias primas y potencial humano. La línea Maginot y la Marina francesa le costaron a Francia tanto como a Alemania su línea Siegfried y su Marina de guerra. Comoquiera que Francia se inclinó por el desarrollo de sus fortificaciones y de su Marina, se vió en la necesidad de sacrificar sus aviones y sus tanques. Y en efecto, sacrificó ambos. En mayo de 1930, cuando los efectivos de las Fuerzas Aéreas francesas eran la quinta parte de los de las alemanas, Francia contaba con dos Divisiones motorizadas, en contra de las 10 "Panzerdivisionen" alemanas.

Antes del conflicto cabía preguntar cuál de los dos conceptos de la guerra moderna era el más acertado. En la actualidad ya los hechos han hablado. El Estado Mayor General francés no quiso convencerse de que en la ciencia militar se había producido una verdadera revolución, resultado de la nueva técnica industrial, especialmente a causa de los progresos en los motores de combustión interna, alma del tanque y el avión.

VI.—Presupuestos del Aire.

La diferencia en la doctrina militar se reflejó en los presupuestos concedidos por ambos países al desarrollo de sus Fuerzas Aéreas. De todas las grandes potencias, la que menos recursos económicos dedicó al desarrollo de su Aviación Militar ha sido Francia. Para mayor ilustración compárense las cifras que damos en la tabla que se inserta a continuación, en la que se han consignado las cantidades que Francia, Inglaterra y Alemania han dedicado a sus Fuerzas del Aire y los porcentajes respecto al total empleado para la Defensa Nacional en cada uno de esos países en los años desde 1935 hasta 1939:

PRESUPUESTOS DEL AIRE
(EN MILLONES DE DÓLARES)

AÑOS	FRANCIA		INGLATERRA		ALEMANIA	
	TOTAL	Porcentaje respecto al total para Defensa nacional	TOTAL	Porcentaje respecto al total para Defensa nacional	TOTAL	Porcentaje respecto al total para Defensa nacional
1935.....	160	22	140	23	900	30
1936.....	162	23	280	34	1.000	33
1937.....	170	22	420	34	1.200	34
1938.....	230	27	600	34	1.550	33
1939.....	380	27	700	34	2.500	33
	1.102	24	2.140	32	7.200	33

VII.—Programas militares: Algunos documentos a los que no se dió publicidad.

A finales de 1933 el Ministro del Aire elaboró el llamado Primer Plan. En 1934 fué aprobado por el Parlamento y comenzó a ponerse en vigor. En él se preveía la construcción de una fuerza aérea de 1.000 aviones militares de primera línea y 200 de reserva. En junio de 1936 el número de aviones entregados a las Fuerzas Aéreas de Francia sólo llegó

a 637; es decir, aproximadamente el 50 por 100 de lo previsto. En agosto de 1936, la magnitud del esfuerzo alemán obligó a la adopción de un nuevo programa. Se le llamó II Plan, y en él se proyectaba la construcción de 1.500 aviones militares de primera línea, a más de un 60 por 100 de reservas; cifras ambas que daban un total de 2.500 aviones. Este Plan habría de completarse a finales de 1939.

El 30 de diciembre de 1936 el Ministro del Aire estimó que el Plan era insuficiente. Dirigió a la Comisión Permanente de Defensa Nacional un informe, que se archivó con el número "10-913 R/EMAA". El informe era un estudio completísimo del problema aeronáutico, y en él se subrayaba el peligro que significaba para Francia el esfuerzo aeronáutico alemán. Al informe se adjuntaban dos nuevos planes: el III, que estudiaba la organización de la Defensa Antiaérea, y en el que se pedía, especialmente, un aumento considerable de artillería antiaérea, y el IV, que pedía se duplicasen nuestras Fuerzas Aéreas con la creación de una flota de 2.600 aviones de primera línea y 1.500 de reserva.

Las Autoridades militares francesas estudiaron estos planes. El 15 de febrero de 1937 la Comisión Militar Suprema informó sobre ellos. Esta Comisión estaba compuesta por el Ministro de Defensa Nacional, Mariscal Pétain; el Jefe del Estado Mayor General del Ejército, General Gamelin, y el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Darlan. La Comisión rechazó por unanimidad las proposiciones del Ministro del Aire, decidiendo que "no había necesidad de extender ni modificar los planes para la ampliación de las Fuerzas Aéreas". El Ministro del Aire intentó durante todo el año 1937 cambiar esta decisión. No pudo quebrar la resistencia que oponían el Ministro de Defensa Nacional y el Estado Mayor General. Y no sólo ocurrió esto, sino que M. George Bonnet, Ministro de Hacienda, redujo el presupuesto solicitado para el año 1938 en más de mil millones de francos.

A la vista de estos hechos, el Ministro del Aire, el 6 de diciembre de 1937, dirigió un informe al Primer Ministro y al Ministro de Defensa Nacional. El informe, archivado en el Ministerio del Aire con el número 712-C.M/R, contenía una protesta contra la actitud del Ministro de Defensa Nacional, así como contra las reducciones del presupuesto. Citaré, por creerlos de interés, algunos apartados del documento en cuestión:

"En el transcurso de los últimos dieciocho meses no he dejado de indicar e insistir sobre la poquísimas importancia que en el conjunto de la Defensa Nacional de nuestro país se daba a la Aviación. En relación con el esfuerzo que se está haciendo para la Defensa Nacional, las Fuerzas Aéreas francesas son hoy las menos dotadas: su presupuesto representa un 22 por 100 del total dedicado a la Defensa Nacional (presupuesto de 1937 y proyecto de presupuesto para 1938). En el presupuesto británico se le concede un 34 por 100 (último año fiscal, de marzo de 1937 a marzo de 1938)... Si se continúa tratando así a nuestra Aviación Militar, jamás se hallará en condiciones de cumplir el esfuerzo que de ella se exigirá, y el despertar puede ser terrible... Rehuendo desarrollar nuestra Aviación en las mismas proporciones que lo hacen los demás países europeos, nos arriesgamos a repetir, en mucha mayor escala, los errores que cometimos antes de 1914 al despreciar las ametralladoras y la artillería pesada."

Hasta la primavera de 1938 el Estado Mayor General no advirtió su equivocación. Entonces el Ministro del Aire había adoptado otro programa, que se llamó Plan V. Era una modificación del anterior, y en él se pedía la creación de una fuerza aérea de 2.600 aviones de primera línea.

Los documentos anteriormente mencionados (especialmente el Plan III, informe de la Comisión Permanente de Defensa Nacional de 30 de diciembre de 1936, y Plan IV, informe

de diciembre de 1937) no han sido publicados hasta la fecha. Antes de la guerra y antes de junio de 1940 era imposible, sin debilitar a Francia, dar referencia oficiosa de los conflictos que existieron durante todo 1937 entre el Ministerio del Aire y el de Defensa Nacional. Pero ahora deben conocerse. Existen varias copias en los archivos del Ministerio del Aire, en el despacho del Primer Ministro, en el Consejo Superior de Defensa Nacional y en los Ministerios de Guerra y Marina. También la Comisión Aeronáutica en la Cámara de los Diputados conoce algo de todo esto.

Es imposible explicar cómo he podido pasar desde el Plan II, de agosto de 1936, al Plan V, de 1938, sin hacer referencia al Plan III ni al Plan IV. El texto de la decisión de la Comisión Militar Suprema y los dictámenes emitidos por los Jefes del Estado Mayor del Ejército y de la Marina, que precedieron a esta decisión, deberían publicarse. Los historiadores militares no deberán olvidar esto último cuando un Gobierno libre les dé acceso a los archivos. Sólo entonces se podrán establecer y determinar las responsabilidades que alcanzan a cada uno.

Exponiendo estos hechos al público americano, no lo hago movido por ningún deseo de censurar a las Autoridades militares francesas, que no acertaron a percatarse de la importancia que indudablemente tiene la Aviación en la guerra moderna. Solamente deseo demostrar que estos problemas son difícilísimos y muy complicados.

VIII.—La industria aeronáutica francesa.

La cuestión llega ahora al punto siguiente: La industria aeronáutica de Francia, ¿era o no capaz de emprender un vasto programa de producción? A esta pregunta se respon-

dió adecuadamente en un informe entregado en septiembre de 1937 en contestación a una pregunta de la Comisión de Investigación, encargada de hacer un estudio general de la producción francesa. El informe sobre la industria aeronáutica fué hecho por M. Roos, un ingeniero, y sometido más tarde a la mencionada Comisión. Pueden encontrarse copias del "informe Roos" en los archivos del Ministerio del Aire, del Ministerio de Economía Nacional y del Ministerio de Hacienda.

En el "informe Roos" pueden observarse dos cosas. Primeramente, que la capacidad de producción de la industria aeronáutica francesa aumentó a partir de 1937. Dice así: "El aumento de la capacidad de producción representado por las adquisiciones de maquinaria y herramental efectuadas desde comienzos de 1937 varía del 40 por 100 y más, según las Compañías." En segundo lugar puede observarse que la industria aeronáutica, en 1937, era capaz de producir más de lo que se exigía. A este respecto dice: "La capacidad de producción de la industria aeronáutica francesa puede, sin necesidad de nuevas ampliaciones, satisfacer sobradamente a las necesidades que puedan existir en el futuro próximo." (Esto significa, por supuesto, una demanda, basada en la ejecución del Programa de Producción de la Defensa Nacional.)

Nada más lejos de mi propósito que el querer deducir del "informe Roos" que la industria aeronáutica de Francia era perfecta. Estaba muy lejos de esa perfección. El hecho demuestra, sin embargo, que ese detenido y documentado estudio recoge el desarrollo de la capacidad de producción en el transcurso del año 1937. Si el Gabinete lo hubiera ordenado y hubiese procurado los fondos necesarios, la industria aeronáutica francesa habría podido construir los aviones y los motores que necesitaba el Ejército francés.

III

(De THE AEROPLANE, de 10 de octubre de 1941.)

En todos los países del mundo, incluidos los Estados Unidos de América, la industria que presenta más dificultades para su organización es la industria aeronáutica. Los programas de producción nunca se realizan prácticamente en su totalidad, y las más de las veces sólo se produce un 30 ó un 50 por 100 de lo previsto.

Es éste un fenómeno de carácter general, debido, sobre todo, a la extrema juventud de la industria y a los incesantes progresos y cambios que se registran en la técnica. En Francia, en el período comprendido entre los años 1935 y 1939, el retraso en la producción casi llegó al 40 por 100. Examinaremos, por el indudable interés que tienen, las principales causas de este retraso. En Francia, ¿cuáles fueron los "atascos" de mayor importancia?

Los "atascos" de mayor importancia se produjeron por los cambios frecuentísimos en los tipos de aparatos construidos. Dando al olvido el proverbio que dice "lo mejor es enemigo de lo bueno", el Estado Mayor General francés insistió, con demasiada frecuencia, en modificar los prototipos. En algunas ocasiones se pedían modificaciones cuando ya había comenzado la producción en serie, sin tener en consideración que a menudo esas modificaciones obligan al productor a variar la maquinaria y el herramental. La ignorancia tecnológica es asimismo un fenómeno común a los Estados Mayores Generales de muchos países. En Francia, la conocidísima característica del individualismo francés agravó considerablemente esta ignorancia.

Otra causa importante que produjo más de un atasco fué la organización deficiente de las construcciones aeronáuticas. Un avión está compuesto de una estructura o fuselaje, motores, armamento y numerosos accesorios (instrumentos de navegación, tren de aterrizaje, etc.). Cada una de estas partes fué asignada a un fabricante distinto. Por tanto, cualquier retraso por parte de uno cualquiera de los fabricantes, se traducían en un retraso en la producción total. Ya desde 1934 la producción de motores era mucho menor que la de fuselajes. Con el fin de salvar esta deficiencia, en 1937 el Ministerio del Aire adquirió la licencia de construcción de un ex-

celente motor americano. Pero en 1938, y de resultas de la oposición que presentaron los fabricantes de motores, el Ministerio del Aire francés se vió en la necesidad de abandonar la construcción de este motor. Igualmente en 1937, las Fuerzas Aéreas sufrieron las consecuencias del retraso en la fabricación de municiones y ametralladoras. Incluso ya comenzada la guerra, la producción de nuevos tipos de aviones se resintió notablemente por los retrasos habidos en la fabricación de trenes de aterrizaje.

La tercera causa de estos retrasos fué, sin duda alguna, la falta de mentalidad ágil en los organismos administrativos del Gobierno francés. La producción aeronáutica sufrió mucho por la incomprensión de los elementos burocráticos del Ministerio de Hacienda. Aplicaron a la Aviación los mismos métodos administrativos de los tiempos de la diligencia. Basta con citar un ejemplo: en junio de 1937, el Ministerio del Aire solicitó al Ministerio de Hacienda la autorización necesaria para un pedido de material aeronáutico, que habría de ser entregado en 1938. Y lo hizo con carácter de urgencia. No se recibió hasta el mes de octubre... y con una reducción del 50 por 100. Todos los americanos que han tenido ocasión de tratar con los funcionarios franceses encargados de la adquisición de material de guerra, encontraron sus métodos desesperantemente lentos. Y actualmente, después de la guerra, continúan aferrados a sus viejas costumbres.

Han sido éstos los verdaderos "atascos" que impidieron la producción rápida de aviones. Naturalmente, ha habido más causas en los retrasos apuntados, especialmente la mala organización de la industria francesa en conjunto.

Detrás de todo esto, agravando todas las dificultades que he mencionado, estaba el mal ambiente, tanto político como social, que existía en Francia desde hacía mucho tiempo, y especialmente entre 1934 y 1939. Francia estaba dividida. La incomprensión entre empleados y obreros se agudizó por la oposición manifiesta entre los que podríamos llamar fascistas y antifascistas, entre los adversarios y los defensores de la democracia. Esta fiebre política llegó a constituir una verdadera crisis después del famoso tumulto de París, el 6 de

febrero de 1934, crisis que se intensificó después de los sucesos de diciembre de 1938. Sería pueril imaginar que la propaganda alemana no ayudó a crear esta agitación y que no la empleó para destrozar la potencialidad moral de Francia.

Sería demasiado tratar de examinar en estas líneas cuáles fueron los responsables de esta situación social y de la agitación subsiguiente. Lo que nos corresponde es apreciar sus consecuencias económicas. No hay duda de que éstas alcanzaron a la producción industrial en su totalidad, incluida, por tanto, la industria aeronáutica. Los retrasos en la entrega de materias primas y maquinaria vinieron a incrementar los retrasos anteriores en la entrega de motores y aviones terminados.

La nacionalización de la industria aeronáutica.

A la nacionalización de la industria aeronáutica no pudo achacársele retraso alguno en la producción. Quisiera demostrar que no hubo nada de revolucionario en los procedimientos. El Estado no expulsó a los propietarios ni puso las fábricas en manos de los obreros. Mediante una ley aprobada por el Parlamento francés sin gran oposición, el Estado adquirió la mayoría de los valores de ciertas industrias. En cuanto respecta a la industria aeronáutica, resultaron afectados por esta medida un 70 por 100 de constructores de aviones y un 80 por 100 de la industria de motores. Fué el Ministerio de Hacienda y no el del Aire el que pagó las indemnizaciones que determinó previamente una Comisión independiente de arbitraje, constituida con el objeto de salvaguardar los intereses privados.

La nacionalización trajo consigo algunos inconvenientes. Pero también produjo ventajas indiscutibles, entre las cuales pueden citarse las dos siguientes:

Se conseguía la reagrupación de la industria aeronáutica. Se construyeron nuevas fábricas, especialmente en provincias y lejos de las grandes ciudades, asegurando así la dispersión de la industria. También se consiguió establecer un programa común de adquisiciones (intercambio de patentes, asignación de materias primas, etc.) y la organización de la enseñanza profesional para obreros en distintas partes de Francia.

Permitió al Estado hacer una selección entre los industriales y colocar a los mejores a la cabeza de las industrias nacionales de importancia total. La experiencia demostró que la elección fué justa. Al comenzar el año 1938 empezaron a recibir pedidos las industrias no afectadas por la nacionalización, muy particularmente las firmas Renault, Bréguet y Amiot. A la Aviación francesa no le fué muy bien con estas casas. Todos nuestros aviones mejores (*Potez, Bloch, Dewoitine*) salieron de las fábricas nacionalizadas.

La nacionalización no fué más que una movilización industrial parcial, que puso a los empresarios más capacitados a la cabeza de las fábricas y que permitió al Estado emprender una reagrupación de la industria y un reajuste de la maquinaria y el herramental. Cualquiera que conozca el estado en que se encontraban las fábricas francesas en 1936 aprobará los esfuerzos hechos para reorganizar la industria francesa mediante la nacionalización de las mismas.

La dirección de la guerra aérea.

Aun a pesar de su inferioridad, la Aviación francesa pudo haber resistido los ataques de la alemana. Inglaterra lo ha hecho sola contra los alemanes desde el 22 de junio de 1940. Lo que la Aviación británica consiguió sola, lo pudo haber conseguido mejor en unión con la Aviación francesa.

Francia e Inglaterra, además de alcanzar la superioridad numérica, o por lo menos, la igualdad, necesitaban perfeccionar su estrategia aérea. Su problema más importante era el de distribuir con buen criterio la fuerza de que disponían y emplearla inteligentemente. Para lograrlo necesitaban un Mando aéreo coordinado y una organización técnica que permitiese la rápida concentración y dirección de las fuerzas disponibles. Por razón de su movilidad extraordinaria, la Aviación se presta mejor que ninguna otra fuerza a tales concentraciones. Pero para conseguir la presencia inmediata de mil aviones en un punto determinado y a una hora cualquiera,

tendrían que haberse preparado desde antes de la guerra todos los servicios del Mando, enlace, etc. Por nuestra parte, en septiembre de 1939 aún no existía nada parecido. Existió, es cierto, en 1936 y 37, pero se destruyó todo en 1938.

En los años 1936 y 37, en el Estado Mayor General de la Aviación francesa había, bajo la dirección del General Féquant, un grupo brillante de Oficiales jóvenes y audaces. Estos jóvenes crearon un pequeño pero moderno Ejército del Aire, organizado por Divisiones aéreas y perfectamente adaptado a las necesidades de la política militar de Francia. Un año después de la publicación de los Decretos, inspirados todos por el joven General Jauneaud, de cuarenta y tres años de edad, los alemanes crearon las Divisiones aéreas que más tarde les permitieron actuar con grandes formaciones aéreas sobre Noruega, Holanda, Bélgica y Francia.

En 1938, el General Vuillemin reemplazó al General Féquant en la Jefatura del Estado Mayor. Era aquél un hombre popular en extremo, y, personalmente, un hombre valeroso, que chocó siempre con las ideas y la personalidad indiscutible del joven, inteligente y ambicioso General Jauneaud, al que más tarde destinó a un puesto administrativo, justamente cuando cayó en desgracia el General De Gaulle, al proponer con carácter de urgencia la creación de Divisiones mecanizadas. A principios de 1939 se suprimió toda la organización de Jauneaud. Francia desechó la idea de las Divisiones aéreas en el preciso momento en que Alemania empezó a ponerla en práctica.

Deficiente distribución de Unidades aéreas.

A principios de mayo de 1940, los alemanes tenían unos 7.000 aviones de primera línea. Concentraron, para la batalla de Francia y los Países Bajos, todas sus fuerzas y reservas, mientras que en Noruega y en las fronteras destacaron efectivos de poca importancia. En los ataques contra Holanda, Bélgica y Francia emplearon un total de cerca de 6.000 aviones. Gracias a las reservas alemanas en tripulaciones y material, este número no disminuyó en los meses de mayo y junio.

Francia hizo todo lo contrario; la Aviación francesa continuó dispersada. En el Mediterráneo había unos 1.000 aviones (aproximadamente, 600 en África septentrional, a disposición de las Fuerzas de Tierra, y 350 a disposición de la Marina) y unos 400 en la región de los Alpes, frente a Italia, que aún no era beligerante. Alemania nos atacó con un 80 por 100 del total de su Fuerza Aérea. Por nuestra parte, sólo empleamos el 40 por 100 de una Aviación inferior. Esta mala estrategia fué la verdadera causa de la catástrofe. El Gobierno de Vichy declara que el 12 de junio sólo había en Francia 550 aviones modernos contra los 5.000 alemanes que atacaron. Tal vez sea cierto, ya que "gracias" a la imprevisión del Estado Mayor General francés nuestros aviadores tuvieron que combatir en proporción de uno contra cinco, y en ocasiones, contra siete alemanes, siendo así que tal vez nos hubiera sido posible disminuir esa proporción hasta uno contra dos.

A los 6.000 aviones que Alemania empleó en la batalla de Francia, ingleses y franceses podían haber opuesto, sin ningún esfuerzo, 3.000 aviones. La experiencia inglesa de Dunkerke en junio de 1940, y la que más tarde adquirió Inglaterra en la batalla sobre sus islas, en el mes de septiembre, ha servido para demostrar que la proporción de uno contra dos es más que suficiente para que un buen Estado Mayor General pueda organizar una resistencia eficaz. Todos sabemos que la defensiva necesita menos fuerzas que la ofensiva. Pero el Estado Mayor francés fué incapaz de hacer lo que el Estado Mayor británico hizo más tarde, mediante la concentración de los efectivos disponibles y el empleo inteligente de sus Unidades. No vale la pena de hacer comentarios sobre la decisión de dejar en África septentrional la tercera parte de nuestras Fuerzas Aéreas, cuando los alemanes empleaban toda su potencia para atacar a nuestro territorio metropolitano.

Paracaidistas.

Sería incompleto este análisis sobre la Aviación francesa y su actuación en la guerra si se dejase de mencionar a los paracaidistas. Los paracaidistas alemanes jugaron un papel

importantísimo en la conquista de Holanda, Bélgica y Francia. Las tropas paracaidistas, de existir en Francia, nos hubieran rendido servicios tan buenos o mejores que los paracaidistas alemanes a su Ejército. Las Unidades motorizadas del Reich que irrumpieron en territorio enemigo, mantuvieron difícilmente el enlace con las Divisiones de Infantería que las seguían. Los paracaidistas franceses podrían haber actuado con eficacia, habida cuenta de ese deficiente enlace. También habrían encontrado una ayuda decisiva y rápida entre la población civil de Francia y Bélgica, en tanto que los alemanes se veían obligados a operar sobre territorios desconocidos y entre gentes hostiles.

El empleo militar de los paracaidistas es una invención soviética. En 1935, el Ejército rojo los empleó en gran escala (una Brigada completa) durante las maniobras de Ucrania. En 1936, Francia creó dos Grupos de paracaidistas, que actuaron ya en las maniobras estivales de 1937. El Jefe de estos Grupos fué el Comandante Geille. Se había decidido ya la formación de otros tres Grupos en 1938; y cuando fueron transformándose en Batallones, Francia podría disponer de cinco Batallones de paracaidistas (1.500 hombres) a fines de 1939. Pero durante 1938 se desencadenó una violenta campaña de la Prensa filo-fascista contra la idea de los paracaidistas. Se ridiculizó el paracaidismo, y hasta se llegó a decir que era el resultado de mi política de acercamiento con los Soviets. Un Jefe importante de la Aviación francesa declaró que "los paracaidistas sólo estaban bien para el circo". Y esto se convirtió en doctrina oficial. El Estado Mayor General de Francia volvió las espaldas a los paracaidistas precisamente en el momento en que los Generales alemanes desarrollaban y perfeccionaban la idea.

En el curso de los primeros meses de la guerra, el Mayor Geille y sus hombres fueron incorporados a distintas Unidades de la Infantería de tierra. En el último minuto, en el mes de mayo, el Ministro del Aire, M. Laurent Eynac, trató de corregir el error del Estado Mayor General francés. Era de-

masiado tarde. Francia, que había tenido tropas de paracaidistas antes que Alemania, no pudo reconstruir sus Unidades antes de la derrota final.

Conclusión.

Resumiendo, la derrota de la Aviación francesa ha de considerarse como el resultado de importantes errores políticos, industriales y militares. Los más importantes parecen haber sido los siguientes:

La capacidad industrial de Francia y su rendimiento eran insuficientes, como resultado de una política económica desacertada, por la que demostraron afición desmedida los Gobiernos franceses desde 1920 hasta 1939. Francia nunca debió seguir una política económica en desacuerdo con su política extranjera.

Los hombres de Estado franceses y el Estado Mayor General de Francia no concedieron a la Aviación la importancia que indudablemente posee. Hicieron preparativos para una guerra de posiciones y no quisieron creer en la guerra relámpago.

La estrategia francesa fué vacilante y no se adaptó a las ideas nuevas, en tanto que Alemania desarrolló una estrategia audaz y sorprendente. En lo que respecta a la Aviación, el Estado Mayor francés nunca empleó más del 60 por 100 de las fuerzas disponibles.

Junto a esto, hemos de recordar que el colapso de Francia no fué sólo militar; fué también moral y político. Lo que ha sucedido en Inglaterra demuestra que la guerra no sólo es cuestión de aviones y tanques, sino que es también asunto de voluntad y espíritu. Mucha gente en Francia se negó a luchar contra Hitler por haber perdido su fe en la democracia y por no estimar como antes la libertad individual y nacional.

Quiero rendir homenaje al valor de los aviadores franceses. Siempre inferiores en número, con muy pocos aviones, mal equipados y peor dirigidos, realizaron verdaderas proezas.

¿Por qué una fuerza aérea?

Por el Coronel R. OLDS

(De FLYING AND POPULAR AVIATION, de septiembre de 1941.)

La potencialidad en el aire, como en la tierra y en el mar, es de importancia vital para nuestro modo de vivir y para la salvaguardia de su futuro.

La guerra es una fuerza organizada. La abrumadora complejidad de los Ejércitos modernos, de la Marina y de las Fuerzas Aéreas tiene su raíz en su integración en el empleo nacional—e incluso hemisférico—de las fuerzas físicas. No es de nuestra incumbencia el por qué se emplea la fuerza aérea, ya que eso entra de lleno en la política nacional. Pero, no obstante, a cada uno de nosotros nos incumbe directamente el cómo se emplea y el por qué una fuerza aérea ha llegado a convertirse en el factor dominante en esa política nacional.

El hombre, como criatura, es miserablemente débil. Sólo tiene sus dos pies y un cerebro. Sus brazos son cortos y se fatigan fácilmente. El hombre prehistórico, en lucha con los enormes animales de su era, empleó su cerebro para proveerle de una porra que compensase su incapacidad física. La porra fué como una extensión de su brazo: el comienzo de la fuerza organizada.

Algo más tarde empleó el arco y las flechas. La flecha era como otra extensión que daba a su brazo, de unos veinte metros o tal vez más. El fusil no pasa de ser otra creación

del poder humano, a fin de extender más aún su brazo. Un Ejército es una unidad organizada que representa la potencia bélica combinada de una nación.

Vivimos y funcionamos en tres medios distintos: tierra, mar y aire. En cada uno de estos medios debemos estar preparados para defendernos contra el ataque y replicar por nuestra parte con ataques agresivos y enérgicos. Hasta el comienzo de la guerra presente estaban separadas las operaciones militares en cada uno de estos tres elementos. Los Ejércitos combatían en la tierra, los buques en el mar, y en la guerra mundial (que mostró el comienzo del poderío aéreo) las operaciones aéreas no pasaban de ser incursiones poco profundas, dirigidas por Jefes del Ejército y la Marina.

Desde entonces el poderío aéreo ha ascendido muchísimo. Ha desarrollado una talla tal, que casi nadie sabe cómo explotar su prodigiosa fuerza hasta el máximo. Se revela en la actualidad como una especie de monstruo de Frankenstein, más fuerte que nadie, existiendo como una amenaza tanto para nuestros enemigos como para nosotros mismos, que lo