

Crónica de la Guerra

1942

Por RICARDO MUNÁIZ, Teniente coronel de Intervención

GUERRA EN LOS CINCO CONTINENTES

“Solamente una añeja costumbre periodística nos requiere a dedicar unas columnas al examen del año que acaba de morir, considerado en su aspecto aeronáutico.

”Por lo demás, como es bien sabido, se puede decir que en 1941 no ha habido Aeronáutica, si por Aeronáutica entendemos aquellos grandes “raids”, aquellos reñidos concursos, aquellas presentaciones de prototipos nuevos, aquella infatigable superación de “récorde”, aquella tentacular extensión de las redes de tráfico aéreo... que pocos años ha venían a nutrir copiosamente estos artículos-resumen de fines de año.

”Ahora no hay nada de eso. Ahora no hay más que guerra, ¡cada día más guerra! El 1941 es un año que, como su antecesor, nació, vivió y murió bajo el signo de Marte.

”Un año en el que sólo ha habido guerra, pero fecundo en enseñanzas para nosotros, porque la lucha que estamos presenciando tiene un carácter peculiar y predominantemente aéreo. El examen del año militar, si se efectúa a conciencia, nos dará hecho el estudio del año aeronáutico.”

Con las precedentes palabras, que parecen escritas hoy, encabezamos en el mes de enero de 1942 un artículo publicado en estas mismas columnas para hacer historia del año 1941.

El panorama de conjunto es hoy exactamente el mismo que hace doce meses. Si acaso, la guerra se ha extendido todavía más y se ha acercado más también a las puertas de nuestra casa.

Podríamos seguir copiando los comentarios generales redactados el pasado año; hoy, como entonces, el Arma aérea sigue dando la tónica más brillante al cuadro general de la lucha, y por ello también, el año aeronáutico no es otra cosa que el año militar.

Si en 1940 registramos el transporte aéreo de un Ejército a tierras de Noruega, y en 1941 un pequeño Ejército aéreo conquistó y ocupó una isla—Creta—, en 1942 hemos de registrar otro hecho militar digno de mención especial: la resolución de un combate naval por medio de las fuerzas aéreas, sin contacto balístico directo de las flotas enemigas; ello ha ocurrido en aguas de Midway y en otras operaciones del Pacífico.

Como otras veces, vamos a examinar los hechos separadamente, por regiones geográficas, ya que la situación de los amplios teatros de operaciones así lo requiere.

Un resumen de acontecimientos geopolíticos completará esta ojeada anual con acontecimientos de interés suficiente para quedar registrados en esta sucinta información. No basta, pues, con referirse escuetamente al año aeronáutico; hay que tratar, en general, del año que tan intensamente hemos vivido en todos sus aspectos “noticiales”.

EL FRENTE ANTICOMUNISTA

Comenzó el año con el frente de Rusia estabilizado en la línea trazada a fines de 1941 por el O. K. W. alemán. Los bolcheviques, lanzando contra el frente europeo grandes masas asiáticas, trataron de hundirlo en varios sectores, en los que las tropas de Europa hubieron de aguantar uno de los más duros inviernos de Rusia, en combate sin tregua contra un enemigo feroz. El frente se mantuvo casi íntegro, con muy escasas inflexiones, y sabemos bien que en un importante sector se mantuvo incólume, sin que el enemigo lograra poner pie en las líneas marcadas por el Mando. Ese sector era el que guarnecía la División Española de Voluntarios, conocida ya universalmente por el nombre glorioso de “División Azul”, con el que el estilo del pueblo español supo bautizarla en sus primeros días.

El duro clima de la estepa hizo muy difíciles las operaciones aéreas durante el invierno pasado; pero, sin embargo, el castigo sistemático de las comunicaciones enemigas constituyó una preciosa ayuda para los combatientes terrestres, y hubo regiones (Staraya Russa, por ejemplo) en que grandes unidades alemanas estuvieron muchas semanas incomunicadas por tierra, siendo exclusivamente abastecidas por el aire.

El empujón dado en Jarkof por los Ejércitos de Timochenko anticipó la ofensiva alemana de primavera, y la viva



Los “stukas” “plancharon” así el fuerte Máximo Gorki, el más poderoso del campo atrincherado de Sebastopol.



Las fortificaciones de Malta han sido duramente castigadas a lo largo del año 1942.

reacción de von Bock decidió la suerte de toda la cuenca del Donetz y gran parte de la del Don.

Pocos días antes se ocupó la península de Kerch y se reconquistó Rostof, llevando más tarde el frente del Caspio hasta Novorossisk y Tuapsé, ocupándose Maikop y parte del Terek, con lo que se establece un frente en el Cáucaso, cortando ya la más rica zona petrolífera de la U. R. S. S.

Simultáneamente, el 1 de julio se conquista Sebastopol, después de intervenciones aéreas de carácter verdaderamente decisivo. Allí, como en Kerch, el *Stuka* fué empleado en grandes masas, con bombas superpesadas, capaces de pulverizar aquellas fortificaciones, reputadas entre las más formidables del Mundo. Sólo así fué posible abrir paso al avance heroico de los infantes de la nueva Europa.

La lucha en el Este alcanza su período álgido con la llegada a Stalingrado, ocupando una orilla del Volga y cortando su importante tráfico fluvial. Ocupadas las cuencas del Don y del Kubán, posee el Eje un inmenso granero y pierde, además, Rusia una vasta región industrial, pérdidas ambas que habrán de comprometer gravemente su capacidad de subsistencia en el futuro.

En Stalingrado la lucha es durísima, barrio por barrio, y aún quedan dos sin ocupar al finar el año. También allí el *Stuka* monomotor y el bimotor se emplean a ultranza, para economizar vidas y esfuerzos a las tropas terrestres, a las que los rusos resisten tenazmente, defendiendo casa por casa y ruina por ruina.

Durante la época sin hielos, los anglosajones envían a Rusia grandes convoyes consignados a los puertos del Artico: Murmansk, Kola y Arjanguelsk.

La Luftwaffe se emplea sistemáticamente contra estos abastecimientos. Los puertos citados y el ferrocarril de Murmansk son tan castigados, que se hace preciso a los rusos mantener repuestos de carriles a lo largo de toda esta línea férrea, y brigadas de trabajadores cada pocos kilómetros, para restablecer el tráfico cada vez que la Aviación alemana lo corta.

Contra los convoyes marítimos operan los submarinos de las bases nórdicas, en eficaz colaboración con la Luftwaffe, que señala la marcha de los convoyes y los ataca en días sucesivos, hasta dentro del puerto de destino. Los porcentajes de navíos hundidos son aterradores (38 en un solo convoy), y los ingleses idean el empleo del *catfighter* (caza catapulta-

ble). Se trata de aviones *Hurricane* embarcados en los mercantes del convoy, los cuales son catapultados al aparecer la Luftwaffe, con la misión de interceptarla.

Una vez rotos los combates, los pilotos de los cazas se lanzan con paracaídas en la inmediatez de cualquier buque del convoy, y los aviones abandonados van a perderse en las heladas aguas del Artico. Procedimiento bien oneroso, exponente de la importancia concedida a la ofensa aérea contra el convoy. A pesar de todo, las pérdidas de tonelaje fueron tan crecidas, que desde septiembre se interrumpieron los convoyes del Artico.

A fines del año, los rusos atacan la línea europea sobre el gran recodo del Don, en Rzev y en Toropez, y los partes del O. K. W. nos dicen con cuánta eficacia los *Stukas* y destructores impiden la progresión de las fuerzas blindadas enemigas y abastecen posiciones aisladas (Veliki Luki).

La Escuadrilla Española de Voluntarios, relevada a principios y a fines del año por nuevos equipos de personal, sigue afirmando heroicamente la presencia de España en los cielos de la Rusia soviética.

EL "MARE NOSTRUM"

Para Europa, evidentemente, la batalla de Rusia es la decisiva. Para la decisión final de la guerra tal vez pese ineluctablemente el ataque al tráfico marítimo. Pero para nosotros los españoles, pueblo europeo y mediterráneo, el espacio del "Mare Nostrum", tan fundido con nuestro propio espacio vital, ocupa un primer plano de enorme interés.

Si hace doce meses, ante la presencia de Wavell en Bengasi, escribíamos que la guerra llegaba a nuestras puertas, ahora, con fuerzas combatientes al otro lado del Lucus y del Muluya, no podemos dudar que nos envuelve.

La campaña de Libia ha continuado dilatándose con su acusado carácter pendular, y si la ofensiva británica del pasado invierno empujó a las fuerzas del Eje hasta Agedabia, el subsiguiente contraataque de Rommel y Bastico llegó bien pronto a liberar Tobruk y alcanzó en julio El Alamein, a 100 kilómetros de Alejandría.

Hay relevos y grandes refuerzos en el lado inglés, y en otoño comienza Montgomery una nueva ofensiva hacia el Oeste, sin lograr alcanzar jamás a las fuerzas del Eje, hábilmente retiradas por Rommel, que por rutas desconocidas vuelve hasta El Agueila, donde aguarda—al parecer—al VIII Ejército inglés. Este avanza penosamente por rutas destruidas y campos minados con profusión, y cuando llega al golfo de Sirte, Rommel se eclipsa de nuevo, y al finar el año el contacto se apunta ya en Tripolitania, a la altura de Misurata.

Casi siempre las ofensivas alternadas vienen selladas con la superioridad aérea del que avanza, y Tobruk, Bengasi y Mersa-Matruh saben bien de las bombas inglesas y de las alemanas, según en qué manos estuvieran aquellas castigadas plazas.

Los ingleses organizan varios convoyes, fuertemente protegidos, para abastecer Malta, que ha sufrido más de 2.000 bombardeos aéreos. Los convoyes degeneran siempre en refiidos combates navales y aéreos, con abundante intervención de los *Stukas* alemanes y torpederos italianos, a más de las flotas de superficie y submarinas; resultado de estos combates son sensibles pérdidas navales: acorazado *Valiant*, portaviones *Eagle*, cruceros *Dido*, *Cairo* y varias unidades ligeras inglesas; crucero *Trento* y varias unidades ligeras italianas.

Durante el curso del año los americanos han enviado cuan-

tiosas fuerzas de Tierra y Aire a diversos puntos africanos, han tendido pistas y han establecido bases en Egipto.

El 8 de noviembre se producen desembarcos anglosajones en Orán, Argelia y puertos atlánticos del Marruecos francés. Surge una resistencia más o menos simbólica de las fuerzas coloniales francesas, y la deslealtad de varios altos Mandos crea un confusiónismo, a favor del cual se logra la ocupación de Argelia y el Oranesado. El propósito anglosajón es ambicioso: destruir entre dos fuegos a las fuerzas del Eje en África, y obtenido así el trampolín preciso, caer seguidamente sobre Europa. La reacción del Eje es fulminante: ocupación de la Francia libre, Córcega y Túnez.

La Aviación italoalemana gana el primer "round" de esta batalla al impedir, por su sola presencia en Sicilia y Trípoli, el intento de desembarco en Tunicia, que hubiera podido ser resolutivo; el segundo "round" es ganado también por las alas del Eje, que al atacar sin respiro las unidades navales del desembarco anglosajón, destruyen el 40 por 100 de su tonelaje en las primeras jornadas y ponen en crítica situación el abastecimiento de las fuerzas desembarcadas. Organizadas éstas, marchan sobre Tunicia, mientras Montgomery camina en pos de Rommel, y aún puede apuntarse la Aviación del Eje un nuevo "round" en la eficacia con que acierta a frenar ambos avances y a desarticular sus conexiones con la retaguardia.

Los anglosajones lanzan paracaidistas en territorio tunecino; pero las fuerzas terrestres no llegan a tiempo, y aquéllos son aniquilados.

La base naval de Tolón, que había sido respetada por los alemanes, es ocupada, y la Flota francesa es hundida por sus tripulantes en las tres cuartas partes de sus efectivos. Otros buques situados fuera de Francia se agregan a las fuerzas anglosajonas.

EL PACIFICO

Cabría decir, con frase periodística, que este fué en 1942 el océano "de actualidad" o, lo que es lo mismo, que fué el menos pacífico de todos.

En efecto, la estrategia nipona, que desencadenó la guerra casi de improviso en el inmenso espacio de aquel mar, supo aprovechar su situación central para irradiar con sus fuerzas de los tres Ejércitos en múltiples direcciones, llevando la iniciativa en casi todas las operaciones realizadas.

En enero, los nipones ponían el pie en Manila y Joló; en febrero, en Singapur, Sumatra, las Célebes, Bali y Timor; en marzo, en Java, Nueva Guinea e islas Salomón y Andamán; en abril, en la península de Bataán; en mayo, en la isla del Corregidor, Mandalay, frontera indobirmana... Los ingleses han sido expulsados de Indochina y Birmania; los americanos, de Filipinas; el cerco de Australia se dibuja con la ocupación de los principales archipiélagos circundantes.

Un tentáculo nipón se extiende hacia el norte del Pacífico, y son ocupadas varias islas de la cadena de Aleutinas; simultáneamente fracasa un intento nipón de ocupación de la isla de Midway (primeros de junio).

Ante el fracaso de la estrategia conjunta de las Naciones Unidas en el Pacífico, se crea en Washington un Consejo del Pacífico; los Estados Unidos asumen la defensa de Australia y el General Mac Arthur toma el mando de los contingentes allí acumulados. Inglaterra, por el contrario, se hace cargo del espacio Atlántico e Indico.

A mediados del año los frutos de la estrategia japonesa son espléndidos: conquista de todas las materias primas de la Australasia y Malasia—petróleo, caucho, metales de guerra—y bloqueo de las comunicaciones de Australia.



Pilotos japoneses preparados para recibir el Despacho Imperial con su título recién obtenido.

En el Norte hay una actitud vigilante. La U. R. S. S. no está en guerra con el Japón, pero es aliada de los anglosajones; Estados Unidos busca su enlace con la U. F. S. S. para el suministro de material; largo y difícil el camino del golfo Pérsico, prohibido el de Vladivostok por la actitud nipona, se piensa en salvar el estrecho de Behring. Progresan el trazado de la llamada carretera de Alaska, y en diciembre llegan al Estrecho los primeros camiones americanos. Los japoneses, instalados en Aleutinas, atacan desde el aire casi todas las bases americanas que flanquean el extremo de Alaska, y las tentativas de arrojarlos de allí resultan infructuosas.

Contra el cerco de Australia rompe una lanza la iniciativa americana, y un fuerte contingente es desembarcado en Guadalcanal, en el lugar opuesto al ocupado en la misma isla por los japoneses. Esta situación se traduce en reñidos combates locales, que continúan al acabar el año, con ventaja aparente para los aliados en algunos puntos, mientras los japoneses siguen desembarcando en otros.

Este formidable despliegue de fuerzas terrestres, instaladas a muchos millares de kilómetros de sus bases, no se ha logrado sino a fuerza de convoyes navales, y el dominio del mar no se ha hecho patente por la vasta extensión del teatro de operaciones, que no ha dado lugar a un combate naval decisivo entre las dos flotas, pero sí se han desarrollado numerosas batallas, cuya historia será muy interesante e instructiva, si algún día logramos conocerla con detalles auténticos.

Registremos, ante todo, la intensa participación del Arma aérea en todas estas operaciones marítimas, pues en todas ellas han actuado en gran proporción los buques portaviones, de los que un crítico anglosajón llegó a decir que son la espina dorsal de las flotas, hecho no comprobado todavía. Sin embargo, la abundancia de fuerzas aéreas ha dado lugar a características muy peculiares en estas batallas, y las pérdidas navales y aéreas han sido en ellas formidables.

Señalemos las batallas del mar de Banda, donde fué liquidada la Flota neerlandesa y parte de la australiana. En operaciones del mismo período (principios del año) se dieron por hundidos: un acorazado tipo *Missisipi* o *New México*, en aguas de Mindanao; acorazado japonés *Haruna*, hundido por bombas de una *Fortaleza Volante* en aguas de Filipinas; tres cruceros japoneses en Amboina; otro tipo *Magami*; el americano *Marblehead* y el australiano *Perth*; los ingleses *Desvilles* y *Naiad*...

Más tarde se registran operaciones en el Océano Indico, donde caen, primero, los cruceros pesados ingleses *Dorsetshire* y *Cornwall*, y luego, atacados por la aviación nipona, el *Birmingham*, uno tipo *Leander* y el portaviones *Hermes*. Hacia la misma época es hundido en Hawai el americano *Langley*.

La extensión del cerco de Australia da lugar a las batallas

del mar del Coral, también con profusa intervención aérea; los nipones pierden un pequeño portaviones y otras unidades, y los aliados el portaviones *Saratoga* y otro tipo *Yorktown*, el acorazado *California* y el crucero *Camberra*, el crucero *Portland* y otro pesado de la clase *Warspite*.

Los resultados de esta batalla son muy contradictorios, según se tome el comunicado de uno u otro bando, y todas las pérdidas que estamos mencionando proceden de la Prensa y necesitan confirmación definitiva al final de la guerra.

A principios de junio se desarrolló la famosa batalla de Midway. Un fuerte convoy de desembarco japonés (unas 80 unidades) se acercó a dicha isla, y fué contenido por las fuerzas aéreas defensoras de la misma. Los buques norteamericanos salieron al encuentro del agresor, pero fueron a su vez batidos por los aviones japoneses. Las escuadras navales no llegaron a verse ni a cañonearse. Sin embargo, sus pérdidas, debidas a la acción aérea, fueron notables: portaviones japoneses *Kaga*, *Alcagi*, *Soryu* e *Hiryu*; cruceros pesados *Magami* y *Mikuma*; 275 aviones, etc.; portaviones americano *Yorktown* y un destructor. Este resumen es el de Washington, y el de Tokio nos es desconocido, si bien de fuente nipona se dió también como hundido el portaviones *Hornet* y un crucero clase *San Francisco*.

De todas suertes, Midway quedará como ejemplo de un poderoso ataque marítimo impedido por la acción aérea exclusivamente.

No estará de más señalar que se ha discutido mucho acerca de las características útiles de los aviones embarcados, a propósito de estos encuentros. Bien sabida es la superioridad militar de los aparatos con bases terrestres o marítimas. En Midway este material lo poseían sólo los americanos, mientras que todos los aviones japoneses iban embarcados; por el contrario, en las batallas anteriores, como después en las de las islas Salomón, los japoneses, rodeados de islas ocupadas por ellos, dispusieron siempre de aviones de tipo no embarcado; la suerte de estas batallas pareció decidirse siempre del lado nipón, como la de Midway se inclinó del americano; es decir, de donde había aviones no embarcados. Señalemos el hecho, y en su día se deducirán las oportunas consecuencias.

En la segunda mitad del año, la contraofensiva americana en Guadalcanal dió lugar a las llamadas batallas de las islas Salomón. Los japoneses dieron como hundidos dos cruceros tipo *Astoria*, dos tipo *Australia*, y un acorazado; el crucero *San Francisco* lo fué en una de estas batallas. Una referencia posterior habla de un crucero tipo *Wichita*, un *Achilles* y cinco *Astoria*. Por la misma época se registran la pérdida de uno tipo *Pensacola* y del británico *Hermione*. Los combates en aguas de las Salomón se reproducen varias veces en el curso del otoño. El portaviones *Wasp* y cuatro cruceros se dan como hundidos por Washington, quien acusa también tres cruceros y cinco destructores nipones; Tokio dice haber hundido la mitad de la Flota yanqui que operaba en Guadalcanal.

La Aviación nipona de gran alcance ha efectuado en el año diversos ataques estratégicos, algunos sobre la costa de California, islas Aleutinas, Dutch Harbour (Alaska), innumerables sobre Port Darwin (Australia) y Port Moresby (Nueva Guinea), varios sobre las bases indias y bengalíes (Colombo, Calcuta, Chittagong). Calcuta es evacuada a fin de año.

La Aviación norteamericana con bases en China o en la India ha bombardeado Tokio, Mandalay, Akyab y las bases niponas de Guadalcanal. En esta región la máxima furia de los bombardeos cae siempre sobre los aerodromos del adversario.

Paracaidistas japoneses intervinieron en la ocupación de Sumatra y en otros puntos.

Los anglosajones efectuaron desembarcos poco onerosos para ocupar posesiones francesas: Nueva Caledonia, Madagascar, etc. (Hundimiento del crucero francés *Bougainville*, en Madagascar.)

Hacemos notar que la falta de nombres de buques japoneses hundidos en los partes anglosajones hace difícil señalar las pérdidas de la Marina imperial. También omitimos, en honor a la brevedad, las de destructores y unidades ligeras de todos los bandos en lucha, que han sido bastante cuantiosas.

EL ATLANTICO

Un poco en baja parecía en 1942 el papel estratégico de este mar, al volcarse casi totalmente la potencia militar yanqui del lado del Pacífico, si bien a última hora el Mar Tenebroso vuelve al primer plano de la actualidad.

Durante los primeros meses la habitual actividad de convoyes marítimos hacia Inglaterra sufría los acostumbrados ataques del Mar y del Aire, más fructuosos este año que los anteriores.

Los americanos se instalan en Islandia e Irlanda y comienzan a transportar fuerzas a Europa. Establecen bases en Gambia y Africa ecuatorial, y una caravana aérea comienza a saltar el Atlántico desde Natal a Freetown, para seguir al Oriente cercano, atravesando el Continente Negro.

Del Atlántico norte proceden los convoyes que por el Ártico van a Murmansk. El crucero *Pensacola* cae en uno de ellos.

El apoyo de la ruta ecuatorial cuesta también a Estados Unidos dos acorazados: uno clase *Maryland* (en aguas americanas) y uno clase *Missisipi* en las africanas, víctimas ambos de un submarino italiano al mando de Enzo Grossi. Otro crucero es hundido durante el desembarco en Africa francesa.

EL FRENTE EUROPEO

Aparte las incidencias ya citadas del frente del Este, Europa no ha sufrido otro cambio militar que la ocupación total de Francia y Córcega.

Las operaciones en Africa del Norte han exigido un constante y amplio empleo del transporte aéreo de refuerzos y abastecimientos a los Ejércitos de Rommel y Bastico.

En el resto del frente aéreo europeo hay que registrar los bombardeos en masa, efectuados en los objetivos ingleses por la Luftwaffe: Alejandría, Malta, Haifa, Exeter, Canterbury, Hull, etc.; los de los países del Eje u ocupados, por la Royal Air Force: París, Issy, Creusot, Lille, Brest, Colonia, Munich, Augsburg, Duisburgo, Hamburgo, Bremen, Rostock, Turín, Nápoles, Génova, etc.

Se han reiterado los ataques por una y otra parte, y la guerra total ha dejado tarjeta enlutada en millares de hogares de la población civil. La moral no cede por ello, y la decisión de combatir hasta el final se afianza en todos los países, a pesar del quebranto que las destrucciones producen en la economía de guerra, y que puede ser más o menos considerable.

Una hazaña notable fué la realizada por la Flota alemana, que desde los puertos franceses del Atlántico pasó por el canal de la Mancha el 13 de febrero, con rumbo a sus bases del mar del Norte. Ampliamente protegida por unidades ligeras y Avia-

ción, las fuerzas británicas la vieron desfilar al alcance de sus piezas de costa, sin lograr impedir su paso.

Cerramos este apartado con la mención de las tentativas británicas, que parecen haber servido de ensayo para el establecimiento de un segundo frente continental: el 23 de abril en Boulogne y el 29 de agosto en Dieppe. En esta última la Aviación actuó en grandes masas, y las pérdidas se contaron por encima del centenar de aparatos. El 28 de marzo se efectuó una agresión, tampoco lograda, contra St. Nazaire.

Recordemos también, para justipreciar exactamente la doctrina de Monroe, que unidades aéreas norteamericanas toman parte frecuentemente en los bombardeos de Europa, partiendo de sus bases británicas o norteafricanas.

TACTICA Y MATERIAL

No nos es fácil deducir enseñanzas de tipo doctrinal de las limitadas referencias que de las operaciones aéreas se poseen.

En los combates contra buques, la táctica nipona de simultaneizar los bombardeos en altura y en picado con ataques torpederos en vuelo rasante parece haber hecho escuela y producir buenos resultados.

A los nipones se atribuye asimismo el empleo de bombas con espoleta a tiempos contra formaciones en vuelo de bombarderos enemigos.

Se ha hablado también de las bombas rusas y alemanas con propulsión propia.

El peso de las bombas empleadas es frecuentemente de 1,8 o de 3,5 toneladas. Las demoliciones de edificios alcanzan proporciones impresionantes: más de 6.000 en Génova, 150.000 en Inglaterra...

El empleo del bombardeo en picado y el del torpedeo se ha intensificado este año.

Para los bombardeos en tierra se siguen ensayando fórmulas diversas: material ligero para los diurnos; material pesado para los nocturnos; contra el bombardeo estratosférico, la caza estratosférica. Por lo común, se achaca escasa precisión al bombardeo de alta cota efectuado por las *Fortalezas Volantes*, y la vulnerabilidad de éstas es de un orden sensiblemente normal.

En general, vemos a Inglaterra preferir los tetramotores de gran porte para atacar al Continente, mientras Alemania continúa con sus bimotores clásicos *He-111* y *Ju. 88*. La razón puede ser el mejor despliegue de los aerodromos alemanes cerca—relativamente—de los objetivos enemigos, que hace suficiente la autonomía de los bombarderos de tipo medio, mientras que el caso de Inglaterra es muy diferente. También en el Pacífico, donde las distancias se cuentan por miles de kilómetros, se emplean generalmente—de una y otra parte—los tetramotores y bombarderos de gran porte.

Se extiende el empleo de los planeadores remolcados, y se siguen empleando esporádicamente los paracaidistas, tropas de dudoso resultado cuando su conexión con las terrestres no alcanza la perfección debida; de aquí su fracaso en Tunicia.

Siguiendo el ejemplo alemán, Inglaterra utiliza el cazabombardero. El veterano *Hurricane*, convertido en el *Hurri-bomber*, lleva zhora una o varias bombas de pequeño calibre y las lanza en horizontal o en picado. Otros ejemplares del *Hurri* son los *Catafighters*, o cazas catapultables desde buques mercantes en convoy.

Como de costumbre, el Eje cambia poco de prototipos. Prefiere afinar líneas y aumentar potencia motriz, como vemos en el *Me-109* y en el "stuka" *Ju-87*. Se habla de un nuevo caza nocturno, aún no bien conocido.



Cooperación de la R. A. F. británica con tanques de la misma nacionalidad.

El desarrollo del motor *B. M. W.-801* y *802*, en doble estrella, refrigerado por aire, con potencia próxima a los 2.000 caballos, ha sido una revelación en el caza *Focke-Wulf 190*, reputado entre los más rápidos (por encima de los 600 kms-h.) y con una maniobrabilidad que hace de él un adversario temible.

Otra novedad del año es el avión asimétrico *B. V. 141*, así como el bombardero *Dornier 217*, con ireno de picado muy original. De la acción de estos dos prototipos en los frentes no poseemos detalles, como tampoco del tetramotor *He. 177* (motores en tandem dos a dos).

En la Regia Aeronáutica, el tetramotor *P. 108* parece estar ya equipando a las unidades, lo mismo que el caza *Re. 2001*.

Entre los planeadores del Eje citaremos el *D. F. S.-230*, para 10 plazas, y el *Gotha 242*, para 23. Parece que existen tipos aún mayores, empleados para transporte de carga.

La R. A. F. tampoco ha renovado mucho su material. El *Avro "Lancaster"* y el *Short Stirling*, tetramotores, se emplean para bombardeos a gran distancia. El *Westland "Whirlwind"* es un nuevo bimotor de caza. El material de nuevo modelo es más bien norteamericano.

Entre este último citaremos el *Republic "Lancer" (P. 43)*, caza de motor radial, con 560 kms-h. y 11.000 metros de techo, y el *P. 47 "Thunderbolt"*, de la misma Casa, aún más poderoso. Entre los embarcados, el caza *Vought-Sikorsky "Corsair" F 4 U-1*, con alas en W, 2.000 cv. enfriados por aire, 640 kms-h., alcance de 1.500 kms. El *Grumman "Wildcat" F 4 F-3*, caza de acompañamiento (560 kms-h. y 1.760 kilómetros de alcance). El *Douglas "Dauntless" S B D-3*, "stuka" embarcado. El *Curtiss "Helldiver" S B 2 C-1* es el mayor "stuka" en servicio (también embarcado); carga mil kilos de bombas, vuela a 560 kms-h. y alcanza cerca de 2.000 kilómetros. Aún existe un tercer "stuka" embarcado: el *Vought-Sikorsky "Vindicator" S B 2 U-3*, con 400 kgs. de bombas y 1.100 kms. de alcance. Entre los bimotores de bombardeo, el *North-American B-25* alcanza bastante más de 3.200 kms., pero no pasa de 440 kms-h. En cambio, el *Douglas A-20 A "Havoc"* vuela a 560 y sirve también para caza nocturna o destructor. Hay en servicio dos grandes hidros: el *Martin P. B. M.-1 "Mariner"*, bimotor, ala de gaviota, cola con diedro y dobles derivas inclinadas, y el *Fleetstar P. B. 2 Y-2*, fabricado por Consolidated, tetramotor, con diedro en la cola, llamado "Fortaleza Volante de la Flota". Alcanza 8.300 kilómetros con siete toneladas de bombas.

Entre los planeadores nombraremos: el "*Hotspur*", de seis plazas, inglés, y el *Cargo C. G-4 A*, de 15, americano.

No hay que olvidar que Estados Unidos ha desarrollado varios prototipos mono y bimotres de transporte (*Cargo Aircraft*). Alguno de ellos, destinado a servicios de mando y enlace, está construido casi totalmente en madera o materiales plásticos.

REARME AEREO



Torpedeo de una unidad británica en el Mediterráneo por un aparato italiano.

LA GUERRA AL TRAFICO

Ha alcanzado en 1942 proporciones sin precedentes. Ha habido mes en que sólo Alemania ha hundido más de un millón de toneladas mercantes anglosajonas, y 8.940.000 en todo el año. A fines del mismo, el total hundido desde el principio de la guerra pasa de 28 millones de toneladas, de los que cerca de ocho lo han sido por la Aviación.

Los submarinos operan ya en todos los mares, con radios de acción insospechados. La costa atlántica de América es castigadísima, y los convoyes son atacados a la vista de las costas. En aguas de Nueva York, y dentro del estuario del San Lorenzo, los submarinos alemanes hunden barcos reiteradamente. Otros de la misma nacionalidad operan en el Océano Indico.

El Atlántico, el Mediterráneo y el mar Negro son teatro de las actividades de los submarinos italianos.

Los japoneses atacan la costa americana del Pacífico, operan en todo este mar y llegan hasta el Indico y el Atlántico.

Las Aviaciones respectivas colaboran con la acostumbrada eficacia en el hundimiento de toneladas mercantes y en la localización de convoyes.

El antídoto verdaderamente eficaz contra estos enemigos del tráfico marítimo no parece existir todavía, y las Naciones Unidas tratan de paliar el mal con un remedio heroico: construyendo más barcos. El mayor esfuerzo corresponde a Estados Unidos, donde se ha previsto un programa de ocho millones de toneladas para 1942 (cuya cifra no ha debido de ser alcanzada) y diez millones para 1943, habiéndose firmado contratos para más de 2.100 buques.

A este fin, la antigua semana de cuarenta horas que se trabajaba en los astilleros fué elevada a cuarenta y ocho horas, luego a noventa y seis y hoy al máximo posible: ciento sesenta y ocho horas; es decir, siete días a veinticuatro, con tres turnos de trabajo.

Se ha llegado a implantar también la construcción en serie, normalizando los diseños, principalmente a base de un tipo llamado "Liberty", de 10.500 toneladas. Los procedimientos constructivos son revolucionarios, y los buques se van formando a trozos en más de 500 fábricas, desde donde afluyen las diversas secciones sobre los 40 astilleros en servicio, en los cuales se montan en conjunto y se botan al agua a los setenta y seis días de ponerse la quilla; veintiséis días después son puestos en servicio. Tales son, por lo menos, las noticias norteamericanas, si bien los peritos europeos las acogen con ciertas reservas, sobre todo en lo relativo al tiempo en que este ritmo acelerado se pueda seguir manteniendo. Aun así, parece muy difícil compensar las crecientes cifras de toneladas hundidas, máxime si la construcción de submarinos sigue progresando más de prisa que la de buques mercantes.

Ambicioso es también el programa aéreo de los Estados Unidos: 60.000 aviones en 1942 y 125.000 más en 1943. Las noticias de Norteamérica son igualmente optimistas en lo relativo al cumplimiento de este plan; pero en Europa se suelen acoger con reserva, creyéndose que en 1942 sólo se han construido unos 40.000 aviones.

Para fines de 1942 la Aviación norteamericana había de tener un millón de hombres, y dos para fines de 1943. A mediados de 1942 se contaba con instruir pilotos al ritmo de 30.000 al año.

No es fácil desde aquí poder comprobar estas cifras, servidas por la propaganda yanqui. Pero no se puede dudar de que el esfuerzo industrial es formidable, ya que prácticamente toda la economía nacional ha sido dirigida hacia los fines de la guerra, con abandono de todas las cosas superfluas y de muchas necesarias. El rendimiento de una potencia industrial como la de Estados Unidos, así organizada, tiene que ser considerable. Sin embargo, se acusan ya síntomas graves por lo difícil de su solución. Nos referimos a la escasez de ciertos productos: la gasolina, que hoy ha de enviarse a Inglaterra y Africa en la cuantía en que les falta la de la India; el aluminio, y sobre todo, el caucho. El país ha asistido ya a la recogida de papel viejo, de chatarra, de utensilios domésticos de aluminio, de tubos de cremas de tocador, de neumáticos viejos, etc..., síntomas todos muy contrarios a la abundancia.

Frente a estas cifras no podemos ofrecer las de los beligerantes europeos, porque aquí la propaganda es menos expresiva o la discreción sigue otras normas. Pero no podemos olvidar que en Europa combate un bloque de cerca de 200 millones de almas, que todas las industrias del Continente trabajan sin descanso para la guerra y que Alemania e Italia forman verdaderos pueblos de aviadores. Así les hemos visto muy frecuentemente disfrutar la supremacía aérea en varios frentes a la vez.

En cuanto a la U. R. S. S., después de la pérdida de toda la zona industrial del Sur, ha bajado de tono considerablemente su producción de guerra, y sabemos cuánto ha necesitado recibir de fuera y cuántos de estos envíos no han llegado al punto de destino. La impresión reciente es que la formación de aviadores no ha podido seguir el ritmo necesario, y a poco de "soltarse" son enviados al frente, donde pronto sucumben a su falta de experiencia en vuelos de guerra.

ESTRATEGIA POLITICA

Como consecuencia de las Conferencias panamericanas después de la entrada de los Estados Unidos en la guerra, casi todas las Repúblicas iberoamericanas fueron rompiendo sus relaciones con el Eje y declarando no beligerantes a los Estados Unidos. Otras, como Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua y Panamá, firmaron en Washington, el 1 de enero de 1942, una declaración conjunta de guerra al Tripartito, sumándose al llamado bloque de las Naciones Unidas. Méjico y Brasil se adhieren más tarde, a pretexto de hundimientos de buques. Chile y Argentina continúan en buenas relaciones con el Eje.

En Europa el único cambio seisacional consiste en la ocupación de toda Francia, después de la cual varios países de América rompen sus relaciones con Vichy o no reconocen al Gobierno Pétain, que poco antes había roto las suyas con Washington, a raíz del ataque al Africa francesa.

Trascendental ha sido también en 1942 el derrumbamien-

to del Imperio colonial francés, que invadido por los anglosajones o sumado a la disidencia "degauillista", se ha ido desglosando de la Metrópoli; Nueva Caledonia, Madagascar, la Reunión, el Africa Ecuatorial, Argelia, Marruecos, el Africa Occidental y la Somalia van cayendo sucesivamente en el ámbito anglosajón. En situación equívoca, la Martinica. Después del 8 de noviembre, Francia ha visto desmovilizarse su Ejército metropolitano y desaparecer su Marina.

La situación aliada en Africa del Norte se complica por las divergencias entre los Generales disidentes De Gaulle, Darlan y Giraud, y Darlan parece asesinado a últimos del año. Pétain se entrevista con el Mariscal Von Runstedt, y Laval con Hitler y Ciano, apuntándose el traslado del Gobierno francés a París y una orientación francamente colaboracionista con Alemania.

No estará de más recordar el fracasado proceso de Riom, en el que quedó bien probado que la falta de Aviación fue una de las causas determinantes de la derrota de Francia.

También Inglaterra ha visto horas graves en su ámbito imperial durante 1942. Singapur y las regiones malayas y birmanas en poder de los japoneses; Australia, defendida por Norteamérica; la India, presa de disturbios y rebeldías que no cejan en el correr de los meses.

AVIACION COMERCIAL Y CIVIL

La red europea funciona con las naturales restricciones de la guerra. En España el servicio es normal.

Inglaterra utiliza abundantemente el transporte aéreo para sus servicios postales, enlazando con Lisboa y Gibraltar, Africa Occidental, y de aquí al Africa Oriental y del Sur, Oriente Medio e India.

Los otros servicios europeos de tipo extracontinental están suspendidos.

El Japón ha ido tendiendo su red aérea sobre todos los puntos de apoyo que en el Pacífico y el Indico se ha ido procurando.

Estados Unidos mantiene, probablemente, su línea transpacífica hasta Hawai, y a través del Atlántico tiene dos en servicio: la de los *Clippers* con Europa, por Bermuda y Azores, y la del Africa central, desde el Brasil, ruta estratégica y de transporte de guerra. La red panamericana se va ampliando, y han pasado al control de Estados Unidos los intereses alemanes en el aire sudamericano: el Sindicato Cóndor, del Brasil; la S. C. A. D. T. A., de Colombia, la S. E. D. T. A., del Ecuador; el Lloyd Aéreo Boliviano, etc.

No conocemos homologaciones de "récords" internacionales efectuadas por la F. A. I. en 1942. Extraoficialmente se sabe que el francés Nessler, sobre velero, elevó la marca de duración a 38 h. 21 m. 24 s., y poco después el alemán Vergez la mejoró hasta 54 h. 28 m. 5 s.

EL AÑO EN ESPAÑA

Continúa el progresivo crecimiento de nuestro Ejército del Aire. Se han celebrado convocatorias para pilotos de complemento y para Oficiales del Arma de Aviación; se ha concedido consideración militar al personal civil, se han reorganizado las Escalas de Especialistas y se ha creado el Cuerpo de Farmacia del Aire.

Se han multiplicado los cursos de pilotos, de pilotos de Vuelo sin Motor, de aeromodelismo e instructores para estos últimos.

La instrucción, en general, es atendida con creciente celo.



El planeador militar "Ford" en pruebas de vuelo. Largó el remolque a 2.500 m. de altura y tomó tierra al cabo de quince minutos de planeo.

En los Institutos de Medicina Aeronáutica y Academia de Farmacia se han celebrado sesiones altamente instructivas.

Las organizaciones nacionales de Defensa Pasiva han celebrado varios cursos de instrucción y divulgación, con éxito notorio.

En 1942 se ha dedicado gran atención a la formación pre-aeronáutica de nuestras juventudes. Las Escuelas de Vuelos sin Motor y las de Aeromodelismo se han multiplicado y han funcionado intensamente. En Avila se celebró el primer concurso regional de aeromodelos.

En España se han establecido varias marcas nacionales de V. S. M.: distancia, 193,7 km., por Miguel Ara; duración, 15 h. 37 m., por Ramos y Salinas, volando en formación en dos veleros; altura sobre el punto de partida, 2.650 m. (4.285 sobre el mar), por Rafael Enseñat.

Se ha creado el Grupo Aercexplorador de Somosierra, donde se estudian las posibilidades de este macizo para la práctica del Vuelo a Vela.

La propaganda aérea ha comenzado en 1942 a desarrollar campañas verdaderamente eficaces, principalmente a través de la Prensa, radio y conferencias.

De tema aeronáutico fue también el Premio García Morato, establecido por la Delegación Nacional de Prensa para un concurso de artículos periodísticos. El número y calidad de publicaciones aeronáuticas ha experimentado sensible progreso.

Dos importantes organismos ha creado en el año el Ministerio del Aire: la Dirección General de Protección de Vuelo, que abarca los servicios de Meteorología y Radio, con parte de los de Infraestructura, y el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, llamado a desarrollar la Investigación teórica y práctica indispensable para la existencia de una técnica aérea nacional. Otro importante jalón en igual terreno es la declaración de ciertas industrias aeronáuticas básicas, con adecuada legislación protectora, y la fundación de empresas constructoras de aviones de bombardeo y de combate.

Como realización de nuestras industrias aéreas, registraremos las felices pruebas del prototipo escuela Hispano-Suiza H. S. 42, íntegramente nacional.

No es necesario encarecer el interés de una disposición de la Jefatura del Estado por la que se prevé la creación de un Mando único de operaciones para los tres Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, que podrá recaer en un General de cualquiera de los tres, asistido en su C. G. por Estados Mayores de todos ellos.

Y, por último, al cerrar el año, como al iniciarlo, recordemos emocionadamente a nuestros camaradas que montan la guardia de las Alas de España en el cielo de Rusia. Relevados en febrero y en octubre, la Escuadrilla de caza de Voluntarios Españoles sigue cosechando laureles y sellando con doloroso tributo de sangre el compromiso honroso de España contra la barbarie asiática.