

# La potencia bélica roja, amenaza y se arma

## EL FUTURO DEL EJERCITO SOVIETICO EN EL AIRE

Por von NIKOLAUS ECK, General alemán.

(Publicado en el periódico de Hamburgo *Die Zeit*, de 2 de marzo de 1950.)

Fué en noviembre del año 1948 cuando Schlemenko, un especialista en la dirección de la guerra moderna, empezó a modernizar y coordinar los planes operativos y tácticos de los ejércitos de Tierra, Mar y Aire. Estableció una oficina especializada al estudio de la dirección de la guerra moderna, que comprende un Estado Mayor de aproximadamente cien oficiales. Amplió las competencias del Ministerio, al que está subordinada la Aviación de tal manera, que hoy tiene influencia directa en toda la industria para fuselajes de aviones, motores y toda clase de accesorios. El director general de este Ministerio es el general del Aire Chrunitschew; un hombre muy activo e influente.

La Aviación soviética se divide hoy día en cuatro escuadras aéreas: las del Oeste y Este están subordinadas al Mando supremo del Ejército de Tierra; la "escuadra aérea ártica" está subordinada a la "Administración principal de las vías marítimas del Norte" (Glawmorputj), y la escuadrilla de bombardeo estratégico, que ha sido formada nuevamente, está subordinada directamente al Mando superior de todo el Ejército. Las escuadras aéreas del Oeste y Este, además, se dividen en divisiones aéreas, de dos a cuatro regimientos cada una, que tienen 40 aviones, inclusive los aviones de instrucción. Los regimientos constan solamente de aviones de combate, aviones de caza, aviones de bombardeo o aviones de exploración, o son unidades combinadas. La tropa de transmisiones y comunicaciones del Ejército del Aire de los soviets no es independiente, sino que está incorporada a los regimientos de Aviación. También la artillería antiaérea no es una tropa independiente; sus unidades

pertenecen a los cuerpos de artillería y acorazados del Ejército de Tierra. Las tropas de las escuadras aéreas del Oeste y Este, de momento alcanzan, aproximadamente, el número de 600.000 hombres; sus 180 divisiones cuentan 500 regimientos.

La Unión Soviética posee hoy día 6.400 aviones de caza "de primera categoría"; de éstos, un 50 por 100 son aviones de reacción y un por ciento mínimo son aviones de caza por impulso de cohetes. El número de aviones de caza "de segunda categoría", el 1 de enero de 1950, era de 4.800; de manera que el total de todos los aviones de caza era de 11.200.

De los aviones de caza "de primera categoría" mencionados, 2.400 son del tipo YAK 9, aviones con motores de pistón, que se parecen a la ME-109 alemana y que tienen una velocidad de 600 km/h.; además, 1.100 aviones de caza de los tipos LA-7 y LA-9 se parecen a la FW-190 alemana, con motores de impulso de émbolo y con la misma velocidad. Estos tres tipos de aviones de caza probaron su eficacia, pero ya son anticuados.

De más interés son los 2.500 aviones de reacción (con turbinas de gas) de los tipos YAK 15 y MIG 9, que pueden alcanzar una velocidad de 1.000 km/h. Son el desarrollo de los conocidos aviones de caza de turbina (Turbojaeger) alemanes de la última segunda guerra mundial, y han probado su eficacia. Esto no se puede decir de los 600 aviones de reacción del tipo YAK 17, ya que muy a menudo estos aviones se estrellan, por no ser apropiados para el vuelo planeado, y se desploman siempre cuando la velocidad, antes de aterrizar, es menos de 200 km/h. De

esta forma, en diciembre del año 1949, cayeron en los alrededores del aeródromo de Zerbst (provincia de Anhalt, Alemania) cuatro YAK 17. Finalmente, la aviación de caza roja posee 100 aviones de caza con impulso de cohetes (Rakstenjaeger) del tipo R-5, que también logran una velocidad de 1.000 kilómetros/hora y son copia de la ME-263 alemana. Los aviones de reserva, en general, son tipos antiguos, casi siempre el modelo YAK 9.

El número de los aviones de bombardeo ligeros y aviones de combate de la Aviación roja, asciende a 5.700; de éstos, 2.600 aviones son de "primera categoría" y 3.100 de "segunda categoría". Entre los aviones de "primera categoría" dominan los tipos siguientes: 700 bimotores TU-2; éstos son aviones de bombardeo, que en su forma y en su rendimiento se parecen al DO-19 alemán; además, se sabe del avión de bombardeo PE-2, que corresponde a la HE-111 alemana, que logra una velocidad de 600 km/h., que puede llevar una carga de bombas de 2.000 kilogramos y que puede volar un tramo de 1.400 kilómetros.

En aviones de combate, los soviets poseen 900 aviones del tipo IL-10; es un avión de un motor de pistón, que logra una velocidad máxima de 600 a 700 km/h. Además existen 200 aviones bimotores de reacción del tipo TU-4; aviones bien contruidos, que logran una velocidad de 800 km/h.

El número de aviones pesados de que se dice dispone la Unión Soviética, casi siempre es exagerado. En realidad, únicamente existen 450 aviones tetramotores, de los cuales ni el 10 por 100 son aviones de reacción. Al arma pesada de bombardeo pertenecen 420 aviones del tipo TU-70 (copia de la B-29 americana, Boeing). Velocidad máxima, 500 km/h.; carga de bombas, 4.000 kilogramos; recorrido total, 5.000 kilómetros. En aviones de reacción sólo existen 30 tetramotores ILR-1; velocidad, 800 km/h.; recorrido total, 6.000 kilómetros. Carga de bombas, 4.000 kilogramos.

Los demás aviones pesados de reacción todavía se encuentran en estado de experimentación. Sobre todo, son éstos la PE-16 un desarrollo de la JU-287 alemana, con cuatro turbinas de gas. Recorrido total, 7.000 kilómetros; carga de bombas, 3.000 kilogramos; y la IL-24X, con alas en forma de V y dos

turbinas de gas de impulso; una construcción nueva de gran interés, que con su velocidad máxima de 1.300 km/h. corresponde a los rendimientos de los aviones de caza americanos e ingleses más modernos. Este avión tan fantástico puede aplicarse como avión de caza, así como para avión de bombardeo; sobre todo, como avión que llevará las bombas atómicas. También este avión es el desarrollo de un tipo alemán, del DFS-8-346. Es el mismo avión que en los últimos meses era mencionado tan a menudo en la Prensa mundial bajo el nombre de "el nuevo avión de caza supersónico" (Ueberschalljaeger) soviético.

#### Concentración de la Armada Aérea roja.

La escuadra aérea roja del Oeste, del Ejército soviético, se subdivide en cinco grupos aéreos, que están estacionados en Ucrania, Cáucaso, Rusia central, Rusia blanca y en el Norte (en el Báltico y Finlandia). Al grupo de Rusia blanca también pertenecen las fuerzas aéreas estacionadas en Polonia, Alemania oriental y Checoslovaquia. A todo esto, la distribución de las fuerzas aéreas está muy esparcida y es muy floja. Se concentra alrededor de los centros más importantes, como lo son la industria, administración y el tráfico. Los centros más importantes de la industria bélica son protegidos por los aviones de caza de reacción más nuevos YAK 17 y por algunos aviones de caza cohetes.

Los aeródromos militares—con pocas excepciones—no corresponden a las necesidades modernas. Existen pocas pistas de despegue de hormigón, faltan aparatos de radar modernos y también instalaciones radio-telegráficas. También hay escasez de coches tanques y de coches apagaincendios y quitanieves.

Igualmente, hay escasez en personal de servicio técnico. Hay que mencionar que para el cuidado de cada avión solamente tienen a disposición once hombres, habiendo que contar hoy día con un promedio de veinte hombres. En resumen: la organización de una operación aérea tan perfecta como lo fué el puente aéreo para Berlín de los angloamericanos, hoy día a la Aviación roja todavía no le sería posible, a pesar de su capacidad de transporte tan enorme. Un

experimento de esta clase seguramente terminaría en una catástrofe.

La escuadra aérea Este consta de dos grupos grandes, que son distribuidos en Siberia oeste, central y este y en el Asia central soviética, y tiene que proteger los centros industriales y administrativos de más importancia. Es de suponer una concentración especialmente fuerte de aviones de caza modernos para los centros más importantes de la industria atómica soviética en Atomgrado I y en Atomgrado II, en el espacio de la frontera suroeste de Siberia, en la frontera sureste de Rusia europea y en la frontera noroeste del Asia central.

Misiones muy importantes tiene que realizar la escuadra aérea ártica. Sirve para la investigación de la navegación y para la instrucción navegatoria en el Ártico, para la exploración de los trayectos más cortos sobre el Polo Norte hacia el continente americano, para la defensa de la vía marítima ártica y las bases navales, así como para la defensa de los centros económicos y de administración en el Ártico. Casi todos los aviones torpederos están subordinados al mando de Glawmorputj (Administración principal de las vías marítimas del Norte), y están estacionados en una zona de mando—menos, aproximadamente, 100 aviones—que se encuentran en el Mar Negro.

La potencia actual de la Aviación roja en la Alemania oriental, en general es estimada demasiado alta. En total hay allí 860 aviones de caza, entre ellos 520 del tipo YAK 9, 180 del tipo La-7 y LA-9 y solamente 160 aviones de reacción; de éstos, 40 del tipo YAK 15, 70 del tipo YAK 17 y 50 del tipo MIG 9.

La Aviación soviética en la zona oriental de Alemania, en bombarderos, sólo tiene los tipos bimotores TU-2 y P-2, con motores de émbolo; en total, 200 aviones. Para objetos de instrucción tienen 100 biplanos; tipos de aviones de caza antiguos, que raramente son empleados para la instrucción. También los aeropuertos en la zona soviética de Alemania están en malas condiciones. Pero en la primavera del año 1949, la Compañía de Construcciones alemana-soviética Ketsch proyectó la restauración de estos aeropuertos, que si todo ha ido bien tiene que finalizarse para la primavera del año 1952. Hasta ahora solamente están en servicio cuatro

aeródromos para aviones de reacción. Estos son los de Zerbst y Koehten (provincia de Anhalt), en los cuales fueron prolongadas las pistas de despegue, así como los de Parchim y Rechlin (provincias de Mecklenburgo), donde fueron construidas nuevas pistas de despegue. Se puede contar en el año en curso con la terminación de seis aeropuertos nuevos: Hagenow, Waren y Neubrandenburg (provincia de Mecklenburgo), Staken (cerca de Berlín), así como Kochstedt y Dessau (provincia de Anhalt). Solamente el 15 por 100 de los aeródromos de la zona soviética de Alemania tiene aparatos radar.

En los aeródromos de Polonia y Checoslovaquia hay muchos aviones soviéticos, ya que estos aeródromos pertenecen, igual que los de la Alemania oriental, al grupo aéreo de la Rusia blanca. En los aeródromos de los Balcanes, en cambio, hay pocos aviones, y éstos sólo sirven para misiones de enlace.

La mejor protección del espacio aéreo ruso, sin duda es su enorme extensión. La artillería antiaérea soviética es muy buena; pero no hay que apreciar demasiado su eficacia en una guerra aérea moderna, ya que su resultado es limitado por puntos esenciales necesarios y por no poder alcanzar la altura de vuelo del enemigo. También granadas anti-aéreas, que son tan modernas como la "Wasserfallgranate" alemana, que ha sido desarrollada por los soviets, y que tiene el privilegio de recalar los objetos volantes automáticamente, en este caso tendrían un efecto incierto. La eficacia de las instalaciones de radar fué reconocida demasiado tarde por la Aviación roja para la defensa anti-aérea. Por esto el sistema del servicio de alarma aérea y el servicio de radar, igual que las instalaciones de radar en los aeródromos, está muy atrasado en comparación con el del Oeste.

Mientras que en Austria, Checoslovaquia, Polonia y en la zona soviética de Alemania únicamente algunos aeródromos tienen instalaciones de radar, el cinturón de radar soviético empieza 60 kilómetros al este de Brest-Litowsk. Se extiende en un gran semicírculo, desde Libau, en el mar Báltico, hasta Astrakán, en el mar Caspio, incluyendo la costa del mar Negro y el Cáucaso. La dotación con instalaciones de radar, así como con aparatos de radio y aparatos de radio técnicos de medida de los aviones de

caza, aviones de combate, bombarderos y aviones de transporte rusos, quedó retrasada en comparación con el "standard" del Oeste. Por eso su navegación (vuelo sin visibilidad con despegue y aterrizaje) es muy menguada. Hasta los aviones más modernos, como los aviones de caza YAK 17 y R-5 y los bombarderos ligeros TU-4, todavía no están equipados completamente con estos aparatos.

La instrucción en la navegación y en la técnica de radio del personal volante y de tierra, a pesar de los adelantos, no puede compararse con la de los aliados. El tiempo de instrucción para los pilotos sólo dura un año y cuarto, cuando ya en la Aviación alemana duraba dos años. También en la instrucción de sus radiotelegrafistas en los aviones y en tierra, con solamente nueve meses de preparación, la Aviación roja está muy atrasada en comparación con la instrucción de las fuerzas occidentales.

A la instrucción del futuro personal volante se dedica la mayor atención. El Aero Club Schkalow, que pertenece a la conocida organización para la defensa nacional "Osoaviachim" (Empresa soviética para aeronáutica y defensa química) como socio cooperativo, está bajo el mando del General del Ejército del Aire Gromow, y en el año 1940 pudo instruir 100.000 miembros en vuelo con motor y vuelo sin motor, en el lanzamiento con paracaídas y en la construcción de modelos. Para la instrucción del personal volante tienen, además, cuatro Escuelas Superiores de Aviación e Institutos y muchas Escuelas de Aviación.

#### Fabricación en serie de aviones.

Por la desmantelación de todos los talleres importantes de la industria de fuselajes de aviones, motores y accesorios en la zona soviética de Alemania y por algunos suministros angloamericanos, como por ejemplo, los de 80 motores con turbinas de gas Rolls-Royce "Nene", del año 1947-48, la industria aérea roja obtuvo inspiraciones fundamentales. El material del Instituto Alemán de Investigación Aérea (Deutsche Versuchsanstalt fuer Luftfahrt), en Berlín-Adlersdorf, que cayó en manos de las tropas rusas, también tuvo gran influencia en esto. Fábricas de gran importancia, como lo son las de Junkers-Dessau o las de Telefunken-Erfurt,

volvieron a ser reconstruidas en Kujbyschew y en Woronesch. La mayor parte de la industria aérea soviética, hoy día todavía se encuentra en la cuenca del Volga; pero algunas fábricas, con campos de experimentación, han sido instaladas subterráneamente en Siberia. En total se conocen 70 fábricas de fuselajes de aviones y 50 fábricas de motores, y también gran número de fábricas para accesorios. El personal total de la industria aérea rusa en el momento ascendiente, aproximadamente, a un millón.

La capacidad total de producción que de momento se puede alcanzar se calcula en: 7.000 aviones de caza, 4.000 bombarderos ligeros y 4.000 aviones de combate, 1.000 bombarderos pesados y 4.000 aviones de transporte, así como 4.000 aviones de instrucción. La modificación de la industria de motores a motores de reacción, ya casi está realizada. Para fines de instrucción se construyen motores con impulso de émbolo.

La "standardización" en la industria aérea soviética, en comparación a la de los americanos e ingleses, es notable. Sus ventajas están en la posibilidad de una importante fabricación en serie y en el fácil recambio de todos los accesorios. Pero asimismo las desventajas son claras: una cierta rigidez, que frena el progreso, y el quedar atrás de los descubrimientos técnicos del Occidente a causa de la rigurosa "standardización" ejercida. En números, la Armada aérea de los soviets es igual a la de los americanos; pero su potencia bélica es sumamente menor. La cantidad de los aviones de caza de reacción soviéticos alcanza la supuesta de las fuerzas angloamericanas; pero los bombarderos de reacción ascienden tan sólo a una cantidad mínima. Además, los bombarderos pesados del tipo TU-70 se consideraban hace cinco años, a fines de la segunda guerra mundial, como antiguos. En una futura guerra moderna aérea y atómica debería de ser decisiva una fuerte armada de bombarderos y de bombarderos de reacción que llevan las bombas atómicas.

La Aviación soviética hoy día todavía no representa una amenaza a gran distancia. Sus mejores posibilidades de empleo están —en la defensiva— en una protección de aviones de caza bien organizada, con aviones modernos, y —en la ofensiva— en la colaboración entre aviones de combate y bombarderos ligeros con el Ejército de Tierra,