

## Efectivos comparados de las Fuerzas Aéreas mundiales

Por el teniente de la R. A. F., F. P. R. DUNWORTH

(«Army, Navy & Air Force Gazette», 9 de enero de 1936)

LA ola de "aerofilia" (o "aeromanía", como algunos dicen) que recientemente ha invadido al mundo, dió lugar a que todas las grandes potencias formulen planes de aumento de sus Aviaciones militares. El estado de flujo en que se encuentran todas la Aviaciones existentes, y las habituales dificultades estadísticas que presenta la compilación de datos sobre la potencia aérea mundial, hacen que sea imposible dar otra cosa que un cálculo de las fuerzas aéreas reales de hoy, no obstante ser conocidas las cifras de años precedentes y haberse publicado las proyectadas para 1937 y 1938.

### El Imperio Británico

La *Royal Air Force* estaba formada por 1.020 aviones de primera línea, de los cuales 498, organizados en 43 escuadrillas, estaban afectos a la defensa de la Metrópoli. Se incluían en estas cifras la *Auxiliary Air Force* y las escuadrillas de la reserva especial. Existían, además, cinco escuadrillas de cooperación con el Ejército, cinco de hidroaviones y una de enlaces, todas ellas en la Metrópoli. El resto se hallaba repartido en varias partes del mundo para asegurar la defensa del Imperio, existiendo siete escuadrillas en la India, seis en el próximo Oriente, una en Aden, cinco en el Irak, tres en Singapur y una en Malta. Las unidades de la *Fleet Air Arm* se componen de 13 escuadrillas y 7 patrullas.

Las Fuerzas Aéreas de los Dominios han sido notablemente reducidas durante la depresión financiera de 1929-1932, y había en Australia solamente unos 40 aviones de primera línea, unos 170 en el Canadá, 21 en Nueva Zelanda y 40 en Africa del Sur.

En julio se decidió ampliar la *Royal Air Force* para hacer frente a las nuevas exigencias de la defensa, y consiguientemente, se trazó un programa según el cual, para marzo de 1937 habrían de estar creadas 71 nuevas escuadrillas, 31 nuevas bases aéreas y 20.000 hombres alistados. Se necesitan también 1.800 pilotos, el grueso de los cuales se reclutarán para servicio reducido, tanto los oficiales como las clases de tropa y pilotos. A los 20.055.000 libras esterlinas consignados en el presupuesto ordinario de Aeronáutica, ha habido que agregar un presupuesto extraordinario de 5.335.000 libras.

Hasta la fecha han sido elegidos emplazamientos para 22 aerodromos y tres polígonos de tiro y bombardeo, faltando por establecer otros nueve aerodromos y tres polígonos. Las escuelas de pilotaje militar han sido aumentadas de cinco a ocho, debiendo funcionar diez el día 7 de marzo de 1936. Para la enseñanza elemental del vuelo se utilizarán trece escuelas civiles de pilotaje, de las que nueve funcionan desde 1935 y tres desde enero de 1936. El número actual de aviones de primera línea es de 1.180, aun cuando 20 casas constructoras han recibido pedidos de diversos aparatos y están trabajando a plena capacidad. Han sido reclutados 7.483 soldados de Aviación, así como 878 pilotos. En los Dominios, Australia trata de duplicar su presupuesto de defensa, y se ha propuesto aumentar el número de sus aviones, principalmente los de servicios generales y defensa de costas, llegando a un total de 116 para fines de 1936. El Canadá ha aumentado 21 aparatos de primera línea, Nueva Zelanda ha llegado a 33 con la adquisición de 12 torpederos-bombarderos, y Africa del Sur está procediendo a equipar de nuevo su Aviación de primera línea hasta un total de 47 aparatos.

### Francia

Después de la guerra, la Aviación francesa fué víctima durante mucho tiempo de la política de sus Gobiernos y de la falta de visión de las autoridades militares navales, que se negaban a reconocer al arma aérea más que como una fuerza subalterna cuyas

misiones dependían exclusivamente de las necesidades del Ejército y la Marina. En 1933, sin embargo, un ministro del Aire enérgico comenzó a remediar el estado de inferioridad en que esta política de atraso había sumido a la Aviación, pero hasta este año (1935), en que el poder aéreo de Alemania quedó reconocido abiertamente, no llegó a ver el Gobierno francés la necesidad de acelerar la reorganización de aquella y ampliar inmediatamente sus fuerzas aéreas defensivas. El general Dénain obtuvo un crédito de 1.800 millones de francos para este objeto, y el 17 de septiembre se publicó un decreto autorizando el gasto de 85 millones, en evitación de nuevas demoras en la realización del plan.

Las autoridades francesas no han disimulado jamás su pretensión de la paridad con Alemania, y el Ministerio del Aire prometió que para fines de 1935 estarían en condiciones de hacer frente en pie de igualdad a cualquier otra Aviación europea. A principios de 1935 poseía Francia un total de 1.600 aviones de primera línea, de los que 1.200 se hallaban en la Metrópoli, así como una primera reserva que oscilaba entre el 20 y el 50 por 100 del número de aparatos en servicio. Sin embargo, muchos de éstos eran antiguos o anticuados en grado sumo, pero hay encargadas o entregadas ya a las escuadrillas grandes cantidades de tipos modernos. La actitud de Francia respecto a la "Defensa" aérea, puede apreciarse considerando que sus escuadrillas de bombardeo van a duplicarse a fines del año actual (1) y a triplicarse a fines de 1936. Existen fundados motivos para creer que, a principios de 1937, poseerá Francia una flota de 3.000 aparatos modernos de primera línea, con preponderancia de bombarderos pesados y multiplazas de caza y bombardeo. Se cree también que durante el año 1936 será aumentado el actual total de cerca de 40.000 oficiales y soldados que integran hoy la Aviación francesa.

### Alemania

El 9 de agosto de 1926 se firmó un convenio para garantizar que el artículo 198 del Tratado de Versalles ("Las fuerzas armadas de Alemania no comprenderán ninguna Aviación militar ni marítima") sería observado estrictamente, sin llegar a suponer una restricción para el desarrollo de la Aviación civil alemana, y todo el mundo admite que la Aviación militar alemana no existía en enero de 1933, cuando Hitler fué nombrado canceller. El 2 de mayo de 1935, el ministro del Aire, general Goering, declaró que la Aviación militar alemana estaba en condiciones de hacer frente a cualquier potencia que atacase a Alemania. Hitler había ya informado a nuestro ministro de Estado de que Alemania había llegado a la paridad aérea con Inglaterra. En mayo, el ministro del Aire alemán desmintió una referencia según la cual Alemania poseía más de 3.000 aviones militares, y afirmó que, sin concretar una cifra exacta, sería razonable calcular una tercera parte de la cantidad precitada. El informe afirmaba también que sería precisa una importante reducción en los efectivos aéreos de Francia y Rusia, si se quería que Alemania alcanzase una cierta seguridad sin necesidad de construir nuevos aviones.

Se deduce claramente de estas escasas referencias que Alemania posee una capacidad de producción de aviones sin igual en el mundo. En estos últimos tiempos, ninguna de las manifestaciones de la política aeronáutica de Francia, Rusia o Inglaterra ha sido como para aconsejar a Alemania una disminución en el ritmo de construcción de aeroplanos que mantuvo en el período 1933-1935, durante el cual se produjeron unos 1.000 aparatos; por lo tanto, creemos razonable estimar el total actual de aviones alemanes de primera línea en unos 1.500. Existen, sin embargo, otras consideraciones que, aunque no pueden detallarse en un breve artículo, pueden inducir a un observador militar a la creencia de que esta

(1) El autor escribía en 1935.

cifra queda muy por debajo de la fuerza real de primera línea de la Aviación alemana. Su gran capacidad de producción, un número rápidamente creciente de aerodromos y aeropuertos, la actividad de los hidroaviones en el Báltico y en torno de las islas Frisias, la modernidad notoria de todos los tipos de aviones en servicio, y, lo más interesante de todo, una considerable reducción observada desde 1934 en el número de aviones civiles matriculados como de transporte, todo ello da una impresión de incesante actividad en la formación de una fuerte arma aérea. Los observadores extranjeros han calculado cifras comprendidas entre 1.000 y 10.000 aviones, y aunque Alemania puede considerarse perjudicada con estas afirmaciones, su remedio sería hacer una declaración oficial que desvanezca las suspicacias que envuelven a cada uno de los pasos que ella da hacia el desarrollo de su Aviación. Hasta que no haga esto, no tiene derecho a quejarse si se sacan deducciones de los hechos comprobados; ni tampoco puede negarse que una nación capaz de construir 1.000 aviones de primera línea entre 1933 y 1935 puede, por lo menos, triplicar esa cifra para 1937.

#### U. R. S. S.

El respeto que Alemania tiene para la fuerza aérea de los Soviets se ha desarrollado sobre el supuesto de que dicha fuerza cuenta por lo menos con 3.000 aviones de primera línea, cifra que ha sido en general abonada por otros hechos evidentes. Es preciso recordar, que las fuerzas armadas de Rusia están grandemente reforzadas por sus magnas organizaciones comerciales, muchas de las cuales, no sólo producen aviones para uso nacional, sino que instruyen a sus empleados como pilotos, mecánicos u otros elementos para la defensa aérea.

La Fuerza Aérea es una parte integral de las Fuerzas Defensivas de la U. R. S. S., que comprenden el Ejército, la Marina y la Aviación, y por tal motivo es difícil para el observador imparcial dividir numéricamente cada uno de los servicios en compartimientos estancos. Los efectivos de personal se sitúan probablemente alrededor de los 50.000 hombres, los cuales apoyan, a su vez, en muy fuertes reservas civiles formadas por la Osoaviajim, liga para la propaganda y desarrollo de la Aviación, que cuenta con 12.000.000 de afiliados, todos los cuales reciben en una u otra forma instrucción militar. Según una información de origen alemán, la Aviación soviética habrá aumentado para 1937 en 1.060 nuevos aparatos.

#### Japón

La Fuerza Aérea del Japón forma parte integrante del Ejército y la Marina. En abril de 1935 se votaron 6.400.000 libras para la Marina y 9.330.000 para el Ejército con destino a la adquisición de aviones y accesorios modernos. A fines de 1933, la Aviación del Ejército contaba con 1.140 aviones de primera línea y se proyectaba un aumento de unos 300 aviones. La Aviación de la Marina contaba con unos 800 aviones de primera línea, cifra que se aumentaría con 100 aviones más en 1938. De todos ellos, 250 aparatos se pueden embarcar en cuatro portaviones, y los restantes en acorazados. Próximamente se terminará la construcción de otro portaviones. Dentro de los tres próximos años se habrán construido numerosas escuadrillas de hidros de canoa, lo cual, visto los intereses que el Japón tiene en el Pacífico, es un indicio muy importante de la política aérea que este país ha de seguir.

#### U. S. A.

Las Fuerzas Aéreas americanas han estado dependiendo exclusivamente del Ejército y la Marina hasta junio de 1935, en que se constituyó una organización separada, llamada la Aviación Militar Independiente. Su objeto, en líneas generales, se corresponde con el de nuestro Mando de la Defensa Aérea de la Gran Bretaña, habiendo conservado sus peculiares cometidos, tanto el Arma Aérea del Ejército como la Armada Aérea de la Marina.

De algunos signos exteriores parece deducirse que existen unos 1.000 aparatos modernos de todos los tipos disponibles para servicio en primera línea, si bien el total atribuido oficialmente a las tres Aviaciones rebasa los 2.500. Existe el propósito de efectuar

un aumento anual de 800 aviones modernos, de suerte que para 1938 la Aviación Militar Independiente (*G. H. Q. Air Force*) y la del Ejército (*Army Air Corps*) tendrán 3.000 aparatos. Otra propuesta de la Aviación de la Marina prevé la construcción de 450 aviones de nuevos tipos, la mitad, próximamente, de los cuales se destinará a reemplazar otros anticuados. América es fuerte en portaviones de superficie, disponiendo de cuatro de ellos, a más de varios transportes menores de aviones. De esta suerte, quedarán embarcados en total 234 aparatos, y otros 80 van afectos a los acorazados y cruceros. Según las cifras del Decreto Naval de 1934, el número de aviones de la Marina será de 1.910 al cabo de cinco años.

#### Italia

En mayo de 1935, el general Valle, subsecretario del Aire, dijo que "los tiempos son tales que no permiten dispersión de energías en otras cuestiones que los más metódicos y severos preparativos militares". No es un secreto para nadie que Italia ha estado preparándose para una gran expansión de todas sus fuerzas y se muestra especialmente orgullosa de los progresos logrados en el equipo y reorganización de su Aviación. La tónica de su expansión ha sido la dotación de grandes cantidades de bombarderos de gran radio de acción y de cazas de alta performance. A principios de 1935 podía disponer Italia de unos 1.500 aviones de primera línea, los cuales, en la actualidad, han subido probablemente hasta 2.000. No debe creerse que todos ellos sean absolutamente modernos, pero el general Valle nos asegura que pronto no existirán aviones antiguos en la Aviación italiana. Los efectivos actuales de personal ascienden a 46.000 hombres, siendo posible un rápido incremento mediante la llamada a filas de los reservistas. Italia tiene solamente un pequeño buque transporte de aviones, pero sus bases de operaciones en el Mediterráneo tienen tal importancia estratégica que su posición no es tan desventajosa—en el caso de una guerra europea—como la de otras naciones que cuentan con mejores armamentos navales. No es posible dudar de que Italia ha estado desarrollando el avión de gran bombardeo en consideración a esta cuestión vital, y ha logrado ciertamente añadir una nueva complicación al problema de la supremacía en el Mediterráneo.

#### Las pequeñas potencias europeas

Además de las grandes fuerzas aéreas arriba mencionadas existen excelentes unidades de combate en Checoslovaquia, Polonia, Holanda y Bélgica, además de algunas unidades pequeñas, pero entusiastas, de los países bálticos y escandinavos. La Aviación más importante es probablemente la de Checoslovaquia, con vistas a su asociación con Rusia, y este año se ha dicho que la Aviación checa es numéricamente tan fuerte como la de la Gran Bretaña. Los ingenieros checos han efectuado importantes aportaciones a la Aviación y, especialmente, han producido algunos cazas muy notables. Bélgica está muy bien equipada con material inglés, así como Holanda lo está con material *Fokker* de primera categoría.

#### La lucha por la supremacía

Me ha sido imposible detallar en estas breves líneas los diversos tipos de aviones que se utilizan en cada país, si bien espero poder efectuarlo en otra ocasión. Ni puedo entrar tampoco en las consideraciones que han empujado a todas las potencias a incrementar sus fuerzas aéreas. Como ya indiqué, ha sido Alemania quien, a principios de 1935, trastornó en nuestro país todas las ideas preconcebidas de paridad, y obligó al Gobierno a lanzarse casi sobre cogido de terror en un plan de expansión de la defensa metropolitana. Queda todavía la inmediata necesidad de una fuerza aérea en el Pacífico y en el Mediterráneo. Tenemos para todos los mares cinco portaviones, y uno—el *Ark Royal*—en construcción. En la *Fleet Air Arm* están destinados unos 190 aviones. La necesidad de utilizar cualesquiera otras fuerzas combatientes distintas de las ya destinadas en aquellas bases, significaría *debilitar nuestra fuerza metropolitana de defensa, ya demasiado débil*. En el Mediterráneo, Italia tiene muy buen juego. En el Pacífico, los principales actores son América y el Japón.