

UNA INFORMACIÓN

La Aviación rusa

Por JAMES L. H. PECK

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

El autor de este artículo es un piloto norteamericano que durante nuestra Cruzada voló al servicio de la Aviación enemiga. Conoce bien, por ello, al material y al personal ruso. No obstante, se adivina en su ideología una fobia indisimulada hacia el Eje, que hace tendenciosas muchas apreciaciones del artículo. Hemos omitido algunas en el siguiente extracto, y dejamos otras para no alterar el sentido de la información que—sin perjuicio de formular esta advertencia previa—queremos ofrecer a nuestros lectores, ya que las noticias de la U. R. S. S. han sido hasta ahora escasas y nunca suficientemente contrastadas. Toda nueva información, aunque su origen sea un tanto sospechoso, puede suministrarlos algún dato inédito o confirmativo de otro ya recogido.

El autor comienza suponiendo que los Ejércitos alemanes han topado con una fuerte resistencia rusa, y añade:

“El verdadero carácter de esta resistencia por parte de los defensores demuestra que la Luftwaffe, a pesar de la ventaja táctica que supone la sorpresa y a pesar también del formidable esfuerzo alemán, no ha conquistado la superioridad aérea imprescindible para las operaciones de las columnas blindadas. Si la Aviación roja es o no capaz de mantener el equilibrio en el aire, depende en gran parte de lo que se ha dado en llamar el enigma rojo, que ha dejado de serlo.

Es una potencia aérea de primer orden, que se cree compuesta por unos 31.000 aviones militares, de los que sólo 12.000 se supone pertenecen a la Aviación de reserva o de segunda línea. Estas cifras se han calculado tomando como base informaciones dignas de crédito y se han comprobado con informes procedentes de otras fuentes. Además, las cifras pertenecen al mes de enero del año corriente, y en ellas no se han incluido los aviones agregados a la Marina roja en el mar Negro, en el Báltico, en el Ártico y en el Lejano Oriente, sin contar tampoco los aviones civiles.

La Aviación roja es un organismo semiautónomo. Hace seis años, en enero de 1935, el Coronel Chripin, en un artículo aparecido en “Voina i Revolutsia”, cuando ocupaba el cargo de Jefe delegado de la Aviación roja, dijo:

“Es imposible emprender una guerra moderna sin un Mandato independiente de las operaciones aéreas. El éxito de todas las operaciones terrestres y marítimas depende de la actividad eficaz del Arma Aérea.”

La Aviación Militar está dividida en 16 distritos militares, cada uno de cuyos Jefes tiene a sus órdenes inmediatas al Jefe de las fuerzas aéreas del distrito correspondiente. Las fuerzas independientes de bombardeo están formadas por

aviones de bombardeo pesado, medio y ligero y por aparatos de bombardeo en picado. Cuenta también con un número determinado de aviones de caza y reconocimiento.

La primera referencia que se tiene de la cifra de 31.000 aviones apareció en el mes de julio de 1940, en la revista “Voyenna Mysl”, órgano oficial del Ejército rojo. Discutiendo el principio soviético de una cooperación estrechísima entre las fuerzas terrestres y aéreas, decían que dos Ejércitos (nueve Cuerpos de Ejército) necesitaban no menos de 3.500 aviones como apoyo para las operaciones ofensivas. Un Cuerpo de Ejército (tres Divisiones) está formado, aproximadamente, por 60.000 hombres, y se calcula que el Ejército rojo está compuesto por 220 Divisiones, sin contar con las reservas. Si los Soviets consiguen aumentar sus efectivos un 25 por 100 durante el año en curso, la cifra mencionada sufrirá un aumento considerable.

La producción roja es tan elevada, probablemente, como la alemana. En diciembre de 1936, la revista “Militärwissenschaftliche Rundschau”, órgano oficial del Ministerio de la Guerra alemán, publicaba un artículo del Coronel von Bülow, Agregado aéreo en Italia, en el que dice que la producción rusa de aviones puede calcularse en 8.000 unidades anualmente. Consideraba a la Aviación roja como la más importante y la más fuerte de Europa. Esta cifra de producción coincide perfectamente con los informes oficiales rusos. En 1935 la producción de aviones militares fué de 4.000 unidades, y se sabe que en 1936 experimentó un aumento del 93 por 100. En 1937, otro órgano militar alemán, la revista “Wehrmacht”, hacía mención a la Aviación soviética, calculando sus efectivos de material en 15-17.000 aviones. En el verano de 1938

se emplearon 25.000 obreros en la más importante de sus fábricas, la número 22, cerca de Fili, en la que se trabajaba ininterrumpidamente durante las veinticuatro horas del día. Arthur Nutt, Vicepresidente de la Wright Aeronautical Corp, visitó hace dos años una de las nuevas fábricas rusas, en la que se construían motores Cyclone con licencia. Más tarde manifestó que en la fábrica podían construirse 10.000 motores anualmente.

Esta producción militar está administrada por una rama del Comisariado de Defensa: el Trust de Aviación Militar, dirigido por Aleksei I. Shakurin. Otra rama del Comisariado es el Instituto Científico del Motor, que está relacionado con la producción de motores, tanto civil como militar. Citaremos los siguientes tipos de motores de Aviación construidos en Rusia: el Tupolief, de 1.300 cv.; el Mikulin, de 1.250 cv.; el M-27 (Cyclone), de 1.200 cv.; el M-85, de 1.000 cv. (Gnome-Rhone); el M-34, de 950 cv., y el M-100, de 800 cv. (Hispano-Suiza). Lo que demuestra que pueden compararse favorablemente con los motores de cualquier otro país.

La discusión gira en torno a si la cantidad responde a la calidad. La moderna Aviación soviética recibió su bautismo de fuego en la guerra civil española. Los aviadoras rojos demostraron su superioridad sobre los alemanes e italianos, y sus cazas y bombarderos pudieron compararse favorablemente con los tipos de primera línea de cualquier otro país durante 1936-37. Tan pronto como el Chato (I-15) y el Mosca (I-16) aparecieron en los cielos de España, los republicanos conquistaron la superioridad aérea, y la mantuvieron hasta que los alemanes e italianos consiguieron la superioridad numérica, que inclinó la balanza en favor de Franco. En cuanto a los bombarderos, el Katiuska (ZKB-26) fué el mejor entre los bombarderos medios que se emplearon en la contienda. Durante mi servicio en las Fuerzas Aéreas republicanas volé a bordo del Chato y del Mosca. El mejor tributo que puedo rendir a los pilotos rusos que vi en España es que, después de haber luchado con alemanes e italianos, más quisiera volver a encontrarme con ellos que con un piloto ruso. Los aviones no tienen un acabado tan perfecto como los cazas y bombarderos norteamericanos, pero no son peores que los alemanes, y desde luego superan a los italianos. Los aviones rusos son robustos y están bien contruidos.



Tetramotor de bombardeo pesado TB-3 (ANT-6); 1.500 kilos de bombas y cinco ametralladoras, o cuatro y un cañón de 20 milímetros en el morro.

Mucho se ha hablado y mucho se ha escrito sobre el fracaso de la Aviación rusa en la batalla de Finlandia. Hay dudas sobre si los rojos sufrieron equivocaciones en la tierra y en el aire durante las primeras fases de la guerra en el Norte. También hay dudas sobre si los resultados de la guerra aérea (según el "New-York Times", 90 aviones finlandeses destruidos el 19 de febrero, 83 el 24 de febrero y 88 el 2 de marzo) pueden atribuirse a pilotos de caza y aviones de calidad inferior. El problema de atender al entretenimiento de una fuerza aérea en una zona cuya temperatura durante los ciento cuatro días que duró la guerra fué de 30 grados bajo cero, destruye cualquier duda que pudiera presentarse sobre la calidad de la organización de los servicios terrestres de las fuerzas aéreas rojas.

Según informes que poseemos, los rojos cuentan con tres nuevos tipos de caza que pueden compararse con los mejores de los alemanes:

I-21. Monoplano biplaza bimotor. Dos motores Tupolief de 1.300 cv. Velocidad máxima, más de 640 kms. por hora. Armamento, dos cañones de 20 mm. y seis ametralladoras.

I-20. Monoplano monoplace monomotor. Un Tupolief de 1.300 cv. Velocidad máxima, 610 kms.-h. Armamento, un cañón de 20 mm. y seis ametralladoras.

I-18. Monoplano monoplace monomotor. Un Mikulin de 1.250 cv. Velocidad máxima, 570 kms.-h. Armamento, un cañón de 20 mm. y seis ametralladoras.

Sólo el Focke Wulf, el He-113, el Me-109 F y el 110 pueden hacer frente a esos aviones, y del Focke Wulf aún no se tienen noticias de que haya entrado en servicio. En la reserva hay dos tipos de cazas que actuaron en las guerras de España y China:

I-17. Monoplano monoplace monomotor. Un M-100 de 860 cv. Velocidad máxima, 485 kms.-h. Armamento, un cañón de 20 mm. y cuatro ametralladoras.

I-16. Monoplano monoplace monomotor. Un M-25 de 750 cv. Velocidad máxima, 450 kms.-h. Armamento, cuatro ametralladoras.

Los rojos emplean como bombarderos en picado el Vultee V-11GB y el biplano I-15. Según los últimos informes, parece que se emplea más este último tipo. El aparato conocido en España por Chato ha sido modificado para transportar más carga, dotándolo de tren de aterrizaje retráctil y de un motor más potente (probablemente, el M-26, de 950 cv.). El tipo que yo tripulé en España, con un motor M-25 y tren de aterrizaje fijo y carenado, hacía sin dificultad los 450 kilómetros por hora.

Se dice que los soviets emplean actualmente tres tipos de bombarderos medios. A continuación damos algunos datos sobre los dos tipos más antiguos. La única información referente al nuevo aparato es que es una adaptación reducida del avión de transporte Douglas DC-3, con motores M-27, de 1.200 cv. Los otros dos tipos son:

SB-2. Monoplano bimotor de ala baja. Dos motores M-25, de 750 cv. Velocidad máxima, 425 kms. por hora. Carga de bombas, 500 kilos. Armamento, cinco ametralladoras.

ZKB-26. Monoplano bimotor de ala media. Dos motores M-8, de 1.000 cv. Velocidad máxima, 510 kms. por hora. Carga de bombas, 3.000 kilos. Armamento, ametralladoras en las alas y en dos torretas.

Este último tipo ha sufrido cuatro modificaciones. Los Katiuskas llevaban motores Hispano-Suiza o Cyclone. El modelo más empleado en Finlandia llevaba motores Gnome-Rhone. El tipo más reciente, del que se emplearon algunos en Finlandia, lleva motores refrigerados por líquido, probablemente del tipo Mikulin. Según noticias inglesas, el último modelo lleva un cañón de 37 mm. antitanque, si bien no ha podido comprobarse este extremo.

Los bombarderos pesados son la espina dorsal de las Fuerzas Independientes de Bombardeo. Los últimos tipos conocidos son dos aviones tetramotores y un bimotor. De uno de ellos se dice que es "una modificación cuidadosa de las Fortalezas Volantes", provisto de cuatro motores radiales M-27, y tiene una velocidad máxima de cerca de 480 kms.-h., con algunas toneladas de bombas. El nuevo bimotor, cuyo prototipo hizo un vuelo Moscú-Nueva York-New Brunswick en abril, parece un tipo intermedio entre el Douglas B-18 y el Martin 166. Tiene una velocidad máxima de 350 kms.-h. Lleva dos torretas de ametralladoras.

TB-3. Monoplano tetramotor de ala media. Cuatro motores M-34, de 950 cv. Velocidad máxima, 350 kms.-h. Carga, 5.000 kgs. Autonomía, 6.000 kms. Tres puestos de ametrallador. Tripulación de seis hombres. Hay además cierto número de Seversky "Convoy", biplazas de caza; el ya citado Vultee, de bombardeo en picado; tres hidros tipo Consolidated PBV-2, tres anfibios Vought-Sikorsky S-43 y algunos Douglas DC-2 y DC-3. En la fábrica número 31, durante el año pasado se han construido algunos PBV. Llevan dos motores M-27.

Apenas existe el problema del personal, gracias a la obra de la "Osoviajim" con sus Aeroclubs y Asociaciones de volovelistas y paracaidistas. Más adelante discutiremos la obra de esta Organización. En diciembre de 1936 se proyectó la instrucción de 150.000 pilotos, que terminó en la primavera de 1938. Desde entonces es probable que hayan podido entrenar otros tantos. En marzo de 1939, el Mariscal Vorochilov, en un Congreso del partido comunista, manifestó que los efec-

tivos de personal de las Fuerzas Aéreas aumentaron un 138 por 100 respecto a los existentes en 1934. El último año funcionaban once grandes Escuelas, sin contar los Centros de la "Osoaviajim". El procedimiento seguido para la instrucción guarda cierta semejanza con los sistemas americanos al objeto de instruir a los pilotos en el vuelo sobre bombarderos y cazas.

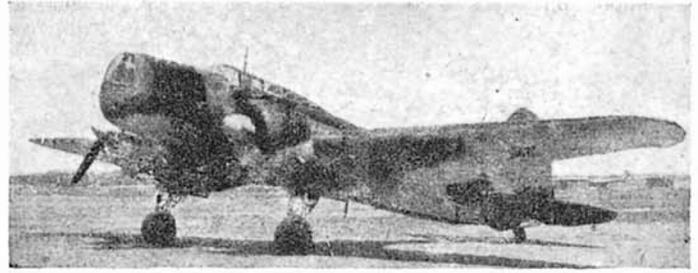
En contra de los informes más recientes, estimo que no carecen de personal de tierra (mecánicos, armeros, radiotelegrafistas, meteorólogos, etc.) ni de obreros especialistas para las fábricas. Me fundo en que anualmente se inscriben de 800.000 a 1.000.000 de jóvenes en las Escuelas de especialistas, jóvenes que luego pasan a trabajar para el Estado por un periodo de cuatro años. (La única deficiencia que afecta directamente a la producción de aviones es la escasez de maquinaria adecuada.)

Gracias a la investigación y al estudio, una nación eminentemente agrícola ha llegado a producir muchos aviones de buena calidad. Los soviets se han dedicado a modificar diseños extranjeros o a copiarlos sin reservas, sin ocuparse mucho de desarrollar sus proyectos de aviones y motores. El motor Tupolief es una mezcla de Hispano-Suiza y Rolls-Royce. El Mikulin se deriva del Curtiss Conqueror. La investigación está encomendada al ZAGI (Instituto Central de Aerodinámica) y al VIAM. El primero se dedica al diseño y construcción de aviones de tipo experimental, tanto civiles como militares, así como a las pruebas de estos aviones, y el VIAM se dedica al estudio de los materiales. El Instituto Científico del Motor, a través del ZIAM, proyecta y construye motores.

El espíritu aeronáutico nacional es el resultado de la obra de la "Osoaviajim", formada en enero de 1927 por la fusión de la "Oso" y de la "Aviajim", Sociedades ambas de carácter civil y deportivo. Los principiantes ingresan en "círculos" militares, en los que siguen cursos de especialidades militares y aeromodelismo, paracaidismo y vuelo a vela. El vuelo sin motor comenzó como un deporte en 1921, con la formación de un Club, integrado por estudiantes de una Escuela aeronáutica; pero la idea tardó bastante en prender definitivamente. Después de un curso de aeromodelismo, los principiantes reciben instrucción teórica y práctica, empleando planeadores elementales construidos en un taller propiedad de la "Osoaviajim". En 1936 se concedió el título de piloto de planeador a 20.000 jóvenes, y el mismo año más de 40.000 ingresaron en las Escuelas elementales de vuelos sin motor. Este año empezó a emplearse el planeador multiplaza y se hicieron pruebas con planeadores remolcados. Los aspirantes más capacitados ingresan en la famosa Escuela de Koktebel, en Crimea, donde siguen cursos de especialización y táctica. No obstante, el paracaidismo es la principal actividad aérea de la "Osoaviajim". La Sociedad trazó un programa educativo en 1929. En agosto de 1933, 62 paracaidistas hicieron el primer descenso en masa que se recuerda. Se instruía a los estudiantes en la teoría y en el plegado del paracaídas, y más tarde efectuaban descensos con paracaídas fijos, desde torres especialmente construidas al objeto. Al terminar el año de 1940 se habían hecho, desde las torres, más de cinco millones de saltos y más de un millón de descensos desde aviones. Existían unas 1.000 torres en todo el territorio, en los parques y en los centros rurales. El paracaidismo se convirtió en el pasatiempo nacional por excelencia.

Los paracaidistas diplomados pasaban a la Escuela de Tushino, cerca de Moscú, en la que recibían la instrucción táctica. En el verano de 1935 demostraron los soviets el empleo de los paracaidistas, y en las famosas maniobras de Moscú, en octubre de 1936, 5.000 paracaidistas, armados hasta los dientes, saltaron de una nube de aviones de transporte y de bombardeo, asombrando a los observadores militares, incluidos los representantes de Hitler.

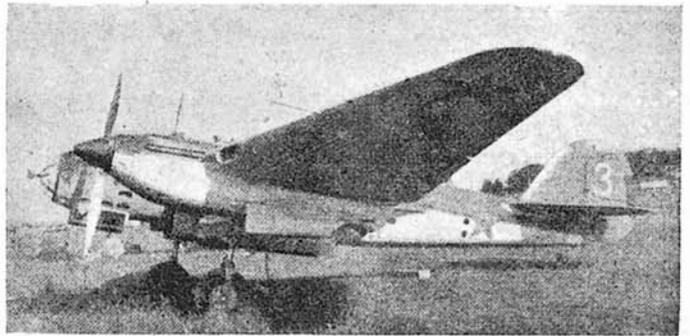
El 90 por 100 del personal de la Aviación roja (en 1938) habían sido alumnos de la "Osoaviajim". Los aviadores con graduación estudian en la Escuela de Aviación Militar y sus distintas ramas. Su Jefe es un hombre del que no quiere acordarse el Alto Mando alemán. Es el Jefe de Aviación más joven del mundo, el Teniente general J. Smushkevich, de treinta y nueve años de edad, judío, lituano, cuya familia sufrió mucho con las persecuciones de que fueron objeto los judíos. A los diecinueve años era un campeón de vuelo acrobático y ostentaba el título de Instructor político de Aviación. En la actualidad es el Jefe de la Aviación Militar de Rusia."



Bombardero medio DB-3 (ZKB-26), denominación soviética del Martin 139 ("Katiushka" en nuestra Cruzada), construido en Rusia con licencia.



Caza I-26, uno de los prototipos rusos más modernos, probablemente derivado del Hurricane inglés. Dos ametralladoras fijas sobre el fuselaje.



Bombardero en picado SB-3. Nótese la colocación bajo el ala de los frenos aerodinámicos, parecidos a los del Ju-88, y los radiadores en el borde de ataque.



Un modernísimo tipo soviético de asalto, biplaza, derribado por la caza alemana.