

VII.—De *Plein Ciel*, núm. 64, enero y febrero 1939

E l a v i ó n d e c a z a e n E s p a ñ a

Por el General A. NIESSEL, Ex Inspector General de Aeronáutica

NOTA DE LA REDACCION.—En el siguiente artículo, el ilustre publicista francés General Niessel, hace un breve estudio de la guerra aérea de España. Recoge afirmaciones de la Prensa soviética, y saca consecuencias discretas. Se advierte también en este trabajo, pese a su carácter informativo, algo que pudiéramos llamar el "fetichismo" de la caza. En efecto, parece como si estudiar una guerra aérea fuese estudiar el combate aéreo individual exclusivamente. Es tema que sugiestiona y atrae, indudablemente, a todos los comentaristas. Refleja, tal vez, el ambiente de cuantos vinieron a beber en fuentes rojas, ya que de aquel lado se creyó que el dominio del aire consistía no más que en tener mucha caza. Cuando cayeron en la cuenta de su error, ya era tarde.

El diario soviético *Krasnaia Zvioda* (La Estrella Roja) ha dado referencias muy interesantes respecto a la destreza y pérdidas de los aviadores de ambos bandos y sobre el empleo y los procedimientos de la Aviación de caza. Comparando estos informes con los de otras fuentes, y especialmente con los comunicados nacionalistas, se pueden sacar las siguientes consecuencias:

La intervención de los aviadores y de los aparatos, así alemanes como italianos, dió al comienzo de la guerra una supremacía casi completa a los nacionales, tanto a causa de su superioridad numérica como por el valor de sus pilotos. Pero a partir de noviembre de 1936, la Aviación de caza gubernamental, por la llegada de equipos y material soviético, comenzó a ofrecer una resistencia seria.

En la defensa de Madrid adoptó el siguiente sistema: las escuadrillas se mantienen constantemente en alerta en los terrenos próximos a los puntos que deben proteger, y los aparatos despegan inmediatamente que reciben el aviso de los aviones de reconocimiento y de los puestos de acecho instalados cerca del frente. Este procedimiento exige una atención incesante y una gran rapidez en la transmisión de las comunicaciones.

La práctica se ha encargado de demostrar que resulta muy difícil la protección de un punto atacado utilizando como único medio la Aviación de caza. Es indispensable combinar la acción de ésta con el tiro de la artillería antiaérea. Se aumentan así en mucho las probabilidades de rechazar los ataques.

Los aviones de caza, más rápidos y ágiles que los de bombardeo y con techos más elevados, pueden tomar casi siempre una posición ventajosa de ataque en el combate aéreo, y a menudo han hecho desviarse de su objetivo a los bombarderos. Se puede admitir que la Aviación de caza ha destruído, aproximadamente, el doble de aviones de bombardeo que la artillería antiaérea.

La *Krasnaia Zvioda* (Estrella Roja) pretende que en el comienzo los cazas franquistas tomaban la ofensiva de buen grado; pero que más tarde, comprobada la superioridad de los aviones y de los pilotos de caza gubernamentales, han rehuido el combate en todas las ocasiones en que no eran más numerosos. Este alegato ha quedado desmentido por numerosas afirmaciones contradictorias. En realidad, parece que los pilotos de ambas partes rivalizan en audacia y obstinación. Los informes oficiales gubernamentales registran la superioridad de la Aviación nacionalista en el transcurso de numerosos combates aéreos a que ha dado lugar la gran batalla

librada desde fines de julio a mediados de noviembre en las márgenes del Ebro.

Después del primer encuentro se deshace la formación inicial adoptada por los cazas, prosiguiendo la acción bajo la forma de luchas individuales, en las que la audacia, la facultad de orientación, la iniciativa y la rapidez en reagruparse son los principales factores del éxito.

Generalmente, cuando el combate los ha dispersado, los cazas procuran rehacer lo más pronto posible grupos provisionales. La agilidad de las patrullas en la maniobra y la habilidad técnica de los pilotos juegan el papel más importante. Es raro que un buen piloto que al propio tiempo sea un buen tirador no alcance superioridad en el combate.

Los nacionales emplean, en general, el siguiente procedimiento para proteger sus aviones de bombardeo: los precede un primer destacamento de caza, que vuela unos 1.000 metros más bajo, para oponerse a los ataques de frente de la caza enemiga. Un segundo destacamento sigue a los bombarderos, volando 600 u 800 metros por encima de éstos, para protegerlos de los posibles ataques a retaguardia. En este destacamento es donde van los "ases", que no toman parte en el combate hasta que no encuentran la ocasión de lanzarse sobre uno de los aviones enemigos aislados.

Los ataques se llevan a cabo bien por debajo o de frente, describiendo inmediatamente media vuelta, para un segundo ataque, bien por la retaguardia (por encima o por debajo) o, finalmente, a favor del sol o de las nubes.

Los pilotos de caza gubernamentales emplean generalmente tres grupos. El primero ataca a los cazas enemigos para separarlos de los aviones de bombardeo cuya protección les ha sido encomendada. El segundo ataca a los bombarderos. El tercero lo componen aviadores escogidos, que deben encargarse de los "ases" enemigos.

Ha habido ocasiones en que los pilotos nacionales adoptan una marcha lenta, a fin de dejarse rebasar por sus adversarios y atacarlos por la cola cuando son perseguidos, volando en zig-zag para hacer más difícil el tiro. Frecuentemente los pilotos fingen caer derribados para, acto seguido, volver a tomar un vuelo rápido a baja altura y escapar a la persecución; de ahí que se persiga sin piedad a los aviones que parezcan caer con averías. Asimismo se han visto aviones de un mismo bando simulando combates, esperando atraer de este modo los aviones enemigos y concentrar rápidamente sus esfuerzos contra aquéllos.

En general, los pilotos de caza nacionalistas prefieren atacar a los aviones de bombardeo viniendo simultáneamente de varias direcciones. Después del ataque los pilotos escapan, bien sea ganando una zona no batida o entrando en invertido (renversement) lo más cerca posible del avión atacado inútilmente; pero este último procedimiento exige una ejecución muy rápida.

La caza nocturna ha tenido un empleo restringido, a consecuencia de la escasez de pilotos capaces de practicarla. Por primera vez, en julio de 1937 (batalla de Brunete), los cazas gubernamentales derribaron un bombardero durante la noche. El hecho se ha repetido luego varias veces.

La Aviación de caza se ha empleado a menudo para atacar a los aviones enemigos en sus mismas bases, utilizando la ametralladora o bombas ligeras. En tales casos las bombas incendiarias, lo mismo que en combates aéreos, son de efectos terribles.

La *Krasnaia Zvioda* (Estrella Roja) menciona un ataque efectuado el 15 de octubre de 1937 por 60 aviones gubernamentales contra un terreno sobre el que se hallaban 70 aviones enemigos de diferentes tipos. Una parte de los asaltan-

tes volaba sobre el terreno, sin participar en el ataque, para proteger a los que lo llevaban a cabo. Una treintena de aviones nacionales quedaron destruidos en esta ocasión.

Estos ataques contra las bases no tienen probabilidades de éxito más que cuando se efectúan por sorpresa.

Con frecuencia se han empleado patrullas de caza para los reconocimientos sobre el frente o su retaguardia: un avión observa en tanto que los otros lo protegen. Es indispensable que los pilotos hayan sido preparados previamente para este trabajo y tengan cierta experiencia en él.

La caza protege a las tropas terrestres amigas contra la Aviación enemiga, particularmente en el transcurso de las fases críticas de las grandes operaciones terrestres. Se previenen estos ataques patrullando por encima de las zonas donde se teme una intervención de ese género. Es de un gran efecto moral para las tropas terrestres verse protegidas desde el cielo por la caza propia.

La Aviación de caza participa en los ataques aéreos contra las tropas terrestres en unión de los aviones de asalto y bombardeo. Uno de los casos más conocidos es el fracaso de las columnas motorizadas italianas, debido a que el mal tiempo había encharcado los campos de socorro de los nacionales, cuya Aviación no pudo despegar, en tanto que los gubernamentales lo pudieron hacer, despegando de los aeródromos permanentes de los alrededores de Madrid.

Los ataques aéreos son frecuentes para apoyar o contener las ofensivas terrestres. En tal caso la Aviación de caza trata de enfilas las trincheras con sus ametralladoras. Contra las

tropas en retirada la Aviación reemplaza la persecución que incumbía en otro tiempo a la Caballería.

También juega un papel importante interviniendo en las zonas montañosas contra objetivos que la Artillería no hubiese podido alcanzar, facilitando grandemente el ataque de la Infantería.

En general, en ambas partes la Aviación de caza opera contra las tropas terrestres en grupos de 10 ó 15 aparatos, de los cuales uno opera a baja altura contra aquellas con fuego de ametralladora y bombas ligeras, mientras que otro vuela sobre el precedente, a unos 1.000 metros, para guardarle contra un posible ataque aéreo.

El fuego de las ametralladoras, y hasta el de los fusiles, ha resultado muy peligroso para los aviones que atacan a baja altura y ha causado serias pérdidas; éstas se producen, por lo general, en el momento en que el piloto ha terminado de picar y se endereza para volar horizontalmente, paralelo al suelo.

El peligro crece cuando, en terreno montañoso, los aviones asaltantes vuelan más bajos que las alturas ocupadas por la Infantería enemiga. Ya ha ocurrido que el fuego de la Infantería y de las ametralladoras hiciera fracasar las intervenciones de la Aviación de caza.

Se ve que la guerra de España, lejos de motivar considerables cambios de opinión en lo concerniente al empleo de los aviones de caza, lo mismo en el combate aéreo que en las intervenciones terrestres, confirma casi completamente las enseñanzas de las guerras pasadas.

VIII.—De Guerra Aérea, año XVI, E. F. (por M. M.), Roma, 1939

Pilotos legionarios

En materia de enmascaramiento de campos nos ha enseñado mucho la guerra de España. Así sucede que conociendo la existencia de un aeródromo rojo en la proximidad de tal lugar, no se encontraba fácilmente, y solamente dando algunas vueltas sobre él era posible identificarlo por algunos montones de tierra removida, donde se habían querido excavar los refugios antiaéreos. Y muchas veces queda la duda de si lo que se ha visto es verdadero o falso, por la colocación de maquetas de cartón piedra o madera amarradas al suelo.

Pero el campo de guerra más bello es uno en la zona de Madrid, donde estuvo algún tiempo la caza legionaria, no lejos de la carretera de Extremadura. Es un olivar espeso, con espacios que permiten maravillosamente la maniobra en tierra de las patrullas. Al borde del olivar, donde están los aeroplanos entre árbol y árbol, hay una pista de más de 1.000 metros y 50 de ancha, pero con tantas franjas de di-

versos colores, que desde la altura parece terreno quebrado, inútil para el aterrizaje.

Recuerdo que una vez, queriendo tener el General G. una fotografía planimétrica del aeródromo, tuvieron que ir el piloto y el observador de un avión de reconocimiento, en automóvil, a encontrar a sus camaradas de caza y pedirles que se lo enseñaran, pues ellos, en dos vueltas, no habían sido capaces de encontrar el campo. Los pilotos de caza se divirtieron muchísimo.

Los rojos fueron a bombardear el campo legionario, que les había señalado su servicio de espionaje. Y lograron cubrir de explosivos un hermoso prado, a dos o tres kilómetros de distancia, con varias maquetas bien a la vista. Por la noche anunció la Radio roja el ataque al campo de Aviación Nacional de... y la destrucción de cierto número de aparatos sorprendidos en tierra. Al cenar cantaron los legionarios: "Aquel hombre de fiero aspecto..."

IX.—De Le Monde Illustré et Miroir du Monde, núm. 4.224, del 31 - XII - 1938

La guerra aérea en España

(Comentario a una plana de grabados.)

Para preparar la reciente ofensiva, la Aviación Nacionalista del General Franco ha procedido a un elevado número de bombardeos sobre los puntos de concentración, objetivos militares, puestos de abastecimiento. Barcelona, Valencia, Tarragona, Alicante, han recibido casi diariamente la visita de una o dos escuadrillas de bombardeo.

Los aparatos destinados a efectuar estos "raids" a larga distancia son de construcción italiana: los famosos "Savoia" de la carrera Istres-Damascos-París, equipados especialmente

para la guerra, provistos de ametralladoras rápidas, capaces de sobrepasar los 500 kilómetros por hora y con una autonomía considerable. Igualmente van provistos de aparatos visores muy perfeccionados, que hacen sus bombardeos particularmente precisos y temibles aunque vuelen a gran altura.

Al comienzo del nuevo año deseamos que esta lucha fratricida, que tanto ha ensangrentado la patria del Cid, finalice lo antes posible y que la paz, reconquistada, permita a este pueblo generoso y valiente reconstruir rápidamente sobre las ruinas una España nueva y radiante.