

Dicen que ésta no tiene potencia suficiente, y que una bomba de 12.5 ó 15 kilogramos, que estallase rápidamente, sería la bomba ideal contra la Infantería y las vías de comunicación. Esto confirma la experiencia de la guerra del Rif (1925-26).

Contra los buques de guerra, las bombas tienen poca eficacia. Los *Katiuskas* han atacado varias veces a los buques naciona istas del puerto de Palma sin alcanzarlos, a pesar de descender a 800 metros.

Los buques han sido atacados en el mar por pequeños aviones de bombardeo, sin mayores resultados.

El hecho es de una importancia que no debe exagerarse, y es, sin duda, particular de la guerra de España.

NOTAS DE LA REDACCION. — El artículo precedente no puede permitir apreciar la calidad de la información, emanada en todo momento del frente rojo que hubo en España. Por su origen ruso, no quisimos acotar el artículo que insertamos en nuestro número anterior. Pero el que comentamos procede de un jefe británico que visitó oficialmente la España marxista, en compañía de un general francés, y su autoridad parece debía ser mayor. Sin embargo, no vacila en

afirmar que el empleo de los gases daba resultados terroríficos, y que el material republicano se construía íntegramente en España en la primavera de 1938. Es ocioso hoy desmentir estas peregrinas afirmaciones. En cuanto a la ineficacia de los ataques sobre buques, la guerra actual está dando la mejor respuesta. Otras apreciaciones sobre el material y el ataque "en cadena" parecen menos desatinadas.

* * *

Contrasta con el artículo de Sweezy el que damos a continuación, publicado por el culto director de L'Aéronautique, M. Henri Bouché. Mucho más ponderado y discreto, reconoce la ausencia del empleo de gases. Y acierta al sacar la consecuencia de que los resultados obtenidos por una Aviación de la constitución que tuvo la Aviación Nacional, y empleada en una guerra civil, no deben ser tomados como base de apreciación para una campaña de tipo normal. Los hechos lo han dado la razón.

III. — De *L'Aéronautique*, núm. 227, abril de 1938

A propósito de lecciones de la guerra en España

Por HENRI BOUCHÉ, Director

La opinión en los círculos aeronáuticos está perpleja con respecto de las "lecciones" de la guerra aérea en España. Unos declaran que la Aviación "se ha hecho el ama" en esta horrible guerra civil; otros se extrañan que "tantos aviones", empleados con tal encarnizamiento, no hayan obtenido una influencia decisiva; otros, por último, animados por una preocupación profesional de análisis, son sobre todo sensibles a las comprobaciones que las operaciones aéreas en España han permitido, y exponen a sus lectores a la tentación de generalizar, sino son ellos mismos los que generalizan. Nosotros quisiéramos, para guiar la reflexión de los demás, poner aquí un poco de orden en el examen.

Hay, desde luego, lecciones a primera vista indiscutibles, porque se deducen de comprobaciones puras y simples.

De este orden son, por ejemplo, las observaciones siguientes:

Sobre el radio de acción real de aviones de guerra, dentro de las condiciones de guerra, esto es, desde que la presencia o la intervención solamente posible del enemigo imponen ciertas servidumbres.

La vulnerabilidad real de un tipo de avión, consecuencia de tal estructura o tal dispositivo de afinamiento.

La proporción necesaria de reservas inmediatas, evidentemente variable, según la rusticidad militar real de un avión determinado.

Que la guerra de España haya permitido así establecer mejor el nivel de las performances de utilización, y que haya guiado a las técnicas nacionales, participantes, en la medida en que la experiencia ha podido basarse sobre cifras elevadas, es evidente. La participación italiana, con sus *Fiat CR 32*, sus *Savoias S-79* y *S-81*, y sus *Romeos* de reconocimiento, habrá seguramente sido de gran provecho a los constructores y responsables del programa de equipo de la "Regia Aeronáutica"; lo mismo ha sido para Alemania, donde los *Heinkel 51* y los *Junkers 52* han significado, sobre todo, una voluntad de presencia y de apoyo, pero donde la actividad de comprobación técnica ha recaído sobre los *Heinkel 111*, los *Dornier 17*, y sobre los monoplazas *B F W 109*. La U. R. S. S. igualmente, ha podido someter a una experiencia válida a sus tipos rápidos de bombardeo y de caza. Por el contrario, el paso clandestino de algunas decenas de aviones franceses, por la frontera de España, no ha servido de lección a los dirigentes de nuestra

Aeronáutica; los aviones estaban dotados de un armamento de ocasión, sus tripulantes voluntarios quedaron abandonados a sí mismos, su aprovisionamiento fué demasiado precario, para que el mismo empleo del material dejase de resentirse en grado sumo.

Lo que constituye el valor de las experiencias italianas y alemanas es que traducen el empleo de unidades constituidas, muy similares a lo que serían estas unidades en una guerra europea de mayor cuantía, porque la proporción de reservas o de voluntarios es en ellas considerable y el mando, por lo menos para todas las agrupaciones superiores a la Escuadrilla, e incluso para ésta, es ejercido por Oficiales de la Escala activa; que estas Unidades tienen asegurados sus relevos y aprovisionamientos indispensables; que su actuación va seguida por una voluntad de Gobierno siempre dispuesta bajo la máscara útil de la "no Intervención", a intervenir. Y así, a las comprobaciones técnicas se han podido añadir ensayos de organización, de mando y hasta verdaderos "tests" de personal.

Todas estas lecciones valen para aquellos que han basado la experiencia sobre condiciones valederas. Nosotros no diremos ya lo mismo acerca de las comparaciones que se han pretendido difundir sobre el encuentro en el cielo español de elementos aeronáuticos italianos, alemanes, soviéticos y franceses. Juicio sobre sí propio, sí; comparaciones con el adversario eventual, completamente distinto según sea el teatro de operaciones o los intereses nacionales en litigio, no; la más elemental prudencia lo prohíbe.

Algunas enseñanzas más complejas resultan de las operaciones mismas y del empleo de que la Aviación ha sido objeto.

En este caso todo es función de los efectivos comprometidos, de la longitud de los frentes donde se combate, de la extensión del territorio donde la Aviación puede intervenir. Ahora bien: con relación a este desarrollo de las líneas o a esta superficie de las zonas adversas, las cantidades de Aviación, ínfimas al principio, han seguido siendo muy pequeñas. Al cabo de seis meses de guerra, los efectivos de primera línea fueron, de una y otra parte, alrededor de 350 aviones; hoy parece que los Gubernamentales apenas han conservado esta fuerza, mientras que del lado de Franco los aviadores italianos y alemanes han duplicado la suya. Pero si se recuerda

los miles de aviones enfrentados en 1918 al Noreste de Francia y las intervenciones, aún bastante modestas, que permitían las "masas" de la 1.ª División Aérea. ¿qué son 700 aviones para cubrir un frente de más de 2.000 kilómetros y para actuar sobre un territorio igual a una tercera parte del de Francia?

Es cierto que en diversas ocasiones, y sobre todo en estos últimos meses, la localización de la acción contra Bilbao; después, contra Santander; en fin, hacia Lérida y el Mar Mediterráneo, ha permitido intervenciones en "masa"; es decir, cada vez más parecidas a aquellas actuaciones de 1918.

La Prensa ha hablado, a últimos de marzo, de 160 aviones bombardeando Fraga, posición importante delante de Lérida, mientras que otros 40 intervinieron, al Este de la ciudad, sobre sus comunicaciones. Así se comprueba la opinión—en nuestro sentir, la más justa que se ha formulado sobre esta guerra aérea en España—, precisamente por el General Duval, creador de la 1.ª División Aérea francesa, que la Aviación, sobre el teatro de operaciones en España, repetía las experiencias de 1914-1918 y volvía a pasar, sin suponer todavía una potencia decisiva, por las mismas teorías de empleo.

Y todavía se trata aquí de una apreciación simplificada y que voluntariamente prescinde del carácter de *prés amo* que tiene en España la Fuerza Aérea.

Por último, en esta guerra civil la mutua crueldad no ha logrado proscribir toda consideración mutua, con la consecuencia por ejemplo, de que no han sido empleados los gases. Así, una guerra sin gases ni caretas, ¿quién afirmaría que es una guerra moderna? Ciertamente, todo hombre debe alegrarse de

es'a restricción de lo atroz; pero los especialistas deben contar con ello si pretenden juzgar el arma, que sería precisamente la de las mayores atrocidades.

He aquí ahora la más falsa "lección" de la guerra de España y la más peligrosa, si arraigase en la opinión; según algunos, la Aviación habría probado—en particular ante Madrid—su impotencia para obtener los resultados de destrucción total y rápida que los teóricos esperaban de ella. No haría falta más para que las poblaciones civiles, tranquilizadas por doquier, consideren la multiplicación europea de escuadras de bombardeo como una contribución a la defensiva. Mas si una tesis semejante puede favorecer a los propagandistas del arma aérea, también contradice formalmente a la naturaleza íntima de este arma.

Arma de defensa más que discutible y nueve veces de cada diez segura, con ese título, de una impotencia total.

Arma de cooperación muy útil, pero en operaciones semi-coloniales o de ese tipo clásico, en el cual es difícil creer si se trata de una guerra europea de mañana y para el cual nos empeñamos en traducir "las lecciones de la Gran Guerra".

Pero arma de agresión, probablemente decisiva, si se tradujese, de aquí a un año o dos, en la intervención por sorpresa de una de las "grandes Aviaciones"; intervención en masa y nocturna de una fuerza que elige su momento y que con 2.000 ó 3.000 aviones ofensivos interviene metódicamente sobre un territorio *totalmente accesible en tres o cuatro horas*.

La cuestión evocada es la más grave de todas. No hay que permitir que las pre erdidias "lecciones" de la guerra de España favorezcan su escamoteo.

IV. — De *Aero Digest*, Nueva York, enero de 1937

Comentarios de la actualidad

Por CY CALDWELL

NOTA DE LA REDACCION.—Cy Caldwell es un brillante polemista de la Prensa aeronáutica yanqui. En 1937 auguraba la catástrofe del Imperio británico en la próxima guerra, debida a su condición insular y al empleo del Arma Aérea. En presencia del conflicto actual, parece haber recogido velas. No obstante, y a título de curiosidad, damos el siguiente extracto de un artículo suyo, en el que califica de asesinos a todos los aviadores mercenarios de ambos bandos en la Cruzada española. Se refiere, claro es, a los que cobraban grandes sumas de unos españoles por ir a matar a otros españoles. Tal vez le sobraba razón.

Hablemos claramente acerca de estos pilotos americanos que se han contratado para luchar con los rebeldes o con los gubernamentales en España. Hay algunos luchando ya en ambas partes, y cada día son reclutados más en Nueva York. Según oímos, algunos han muerto; otros han recibido bonificaciones por haber derribado aviones enemigos. El pago es de 1.500 dólares al mes, con 1.000 dólares por cada avión abatido.

Pero ¿qué es lo que podemos decir de un hombre que se deja alquilar por un precio para matar a otros luchando en una guerra en la cual ellos, como americanos, no debieran tomar parte? Dándole el beneficio de cualquier duda, y yo, desde un principio, lo se la doy, es un aventurero, combatiendo menos por el salario que por el sentir de una emoción viva. Pero si alguno hay que pretenda ser un simple buscador de aventuras, o alguno pretenda que es á luchando por una "causa" que siente, yo quisiera recordarles que España es un país pobre, que ambos bandos contendientes están desesperadamente pobres y están luchando con dinero extranjero prestado. Por lo tanto, si este americano está luchando por la

"causa", aceptaría solamente el salario como soldado y rehusaría aceptar los 1.500 dólares al mes y los 1.000 dólares por cada avión abatido. Desde luego no hay nada de esto; todos quieren tan sólo coger lo que puedan, y eso si lo cogen. Y en este sentido es razonable suponer que aquellos que están en la parte que pierda (sea cual sea la que pierda) no recibirán nada, porque el vencedor lo tomará todo, como es su derecho, incluyendo el dinero depositado en Bancos extranjeros.

Estos pilotos americanos, en ambos bandos de la guerra civil en España, son, simplemente, asesinos alquilados, y alquilados precisamente como se alquilan "gangsters" para asesinar. No hay soldados luchando por su Patria, y España no es su Patria, como hay algunos periódicos que lo quieren demostrar. Es un caso de Fascismo, por una parte, y Comunismo por la otra, y ambos sistemas son enemigos de la democracia americana. Todo lo que queda, pues, para que un americano combata por ello es solamente el dinero; precisamente como todos los "gangsters", que asesinan a otros por dinero.

Como americano, yo me ofendo de estos asesinos que están cometiendo asesinatos entre los españoles, los cuales pueden asesinarsse entre sí, según les plazca, por lo que a mí me incumbe.

Aquella es su lucha, y yo no soy quién para dictar cómo tienen que luchar y por cuánto tiempo, ya que esto no es cosa mía. Pero ya es un asunto de la nación si americanos indisciplinados se dejan vender como mercenarios y se hacen a la mar para matar gente, incluyendo, sin duda, mujeres y niños y otras personas no combatientes. Estos individuos son asesinos en potencia cuando parten y efectivos asesinos cuando tienen éxito en sus combates. Son despreciables y falsos individuos, y si una docena de ellos, en una parte, matan a una docena de americanos en la otra parte, los Estados Unidos serán los que saldrán ganando.