

Notas para la Crónica de la Cruzada Española

COMUNICACIONES DE AVIACION

EJEMPLO Y GUIA DE UN SERVICIO

Por JULIO LEYVA VANCES

Alférez de Ingenieros, C. O. C. de la Academia de Burgos

Desde la aparición del primer aeroplano como arma de guerra viene planteado el problema del enlace de aviones en vuelo entre sí y con los campos de despegue y aterrizaje, problema solucionado satisfactoriamente cuando el perfeccionamiento de la radio-receptoras-emisoras permite emplearlas como el medio de transmisión adecuado a hacer posible y mantener dicho enlace.

En una organización táctica prístina de la Aviación como arma de combate, es suficiente el mantenimiento del enlace antedicho, y a lo más completado con el enlace con las primeras líneas de la Infantería propia mediante otro medio especial de transmisión: los paineles. Mas los derroteros de la guerra moderna dan una complejidad tal a la táctica y organización de la Aviación en una nación que aspire, no ya a dominar a otras, sino a contentarse con asegurar el dominio (siempre relativo) de su cielo, que bien pronto se hace sentir la necesidad de otros medios de transmisión que aseguren el enlace entre el E. M. del Aire, los Mandos de las distintas Brigadas aéreas, los aeródromos, los puestos de observación y los puestos de Mando. La característica propia del empleo de esta potente Arma hace necesario que estos medios de transmisión sean y estén al exclusivo servicio de la misma, manteniendo, naturalmente, los necesarios enlaces con las redes de transmisión de los Ejércitos de Tierra y Mar, y por otro lado, este enlace encuentra su más completa satisfacción mediante estos dos medios de transmisión: *el teléfono* y *el teletipo*. El primero, con su ventaja innegable de hacer llegar la orden al que ha de ejecutarla con la inflexión convincente que todo buen Jefe sabe dar a su voz cuando ordena, y el segundo, con aquella otra, preferida en algunos casos a la anterior, de dejarla doblemente escrita en las estaciones transmisora y receptora. Todavía se puede unir un tercer medio: la radio; pero éste por razones tácticas (posible localización por parte del enemigo) y logísticas (gran empleo en el Ejército de Tierra y en los aviones en vuelo), se ha de reservar para suplir a los otros en casos en que no puedan ser utilizados.

Esta limitación de los medios de transmisión a emplear y el que la radio, como enlace para el personal en vuelo, constituya ya de por sí un servicio especial, nos

hace juzgar como más acertada la denominación de *Comunicaciones de Aviación* para el servicio que atiende el enlace de la compleja organización de un moderno Ejército del Aire.

Como no podía por menos de suceder, al llegar en nuestra pasada Guerra de Liberación a ese momento en que se hace consciente la idea de que para vencer hay primero que organizarse, dentro de la naciente Aviación Nacional se hace sentir bien pronto esta necesidad, que en párrafos anteriores queda esbozada, y como es lógico que la Aviación es en aquellos momentos un Arma más del Ejército terrestre, se encomienda la atención del servicio en cuestión al Regimiento de Transmisiones, dentro del cual se forma un Grupo de Unidades a este efecto. Para mandar este Grupo se necesitaba un Jefe que junto a una sólida preparación técnica tuviera especiales dotes de organizador. Hecha la elección y compenetrado el Jefe asignado con las ideas básicas que quedan atrás expresadas, bien pronto empieza a notar el E. M. del Aire que tiene un nuevo elemento eficazísimo de que disponer en el desarrollo de sus planes tácticos, y da toda clase de facilidades para que en el menor tiempo posible queden convenientemente atendidas las comunicaciones de la Aviación en todo el largo frente desde los Pirineos hasta Andalucía. Las dificultades, sin embargo, no son tan fáciles de allanar, y surgen en primer plano dos problemas que afrontar decididamente. Es el primero el referente al material, problema que si en el Ejército de Tierra se planteó con proporciones grandes, en este caso adquiere toda su importancia, ya que por ser un servicio de nueva creación había que adquirirlo todo. Por suerte, no faltan ofrecimientos de casas extranjeras, que ofrecen lo bueno y lo malo de lo que llenan sus almacenes; pero un serio criterio de selección, a la vez que de posible mantenimiento de uniformidad en los tipos, descarta aquello que no sirve o es innecesario, buscando, en cambio, la prodigalidad en lo que ha de ser empleado con precisión y frecuencia. ¡Lástima que todas las adquisiciones de material hechas durante la guerra no fueran regidas por el mismo criterio! A la vez que se hacen estos pedidos, en la industria nacional se consigue cuanto es posible, y bien pronto el Parque de Comunicaciones de Aviación, primero en Salamanca y des-

pués en Zaragoza, es un modelo en su clase y se desdobra en Parques secundarios en Avila y Sevilla, capaces de atender holgadamente las necesidades de la Aviación, que cooperan con los Ejércitos del Centro y Sur, respectivamente.

El problema del personal abarca a su vez dos partes: es la primera la referente a la cantidad, y la segunda se refiere a la calidad: pocas quintas movilizadas y numerosas peticiones de efectivos en todas las Armas y Cuerpos.

Limitan el número de componentes del Grupo, que va creciendo lentamente, en tanto que los servicios que han de cubrir lo hacen velozmente. Lo mismo pasa con la Oficialidad, y a los escasos Jefes y Oficiales que lo encuadran se suman también con lentitud Oficiales honorarios (técnicos de la C. T. N. de E.) y provisionales del Arma de Ingenieros, que suplen con su entusiasmo el desconocimiento práctico de la especialidad. El personal de tropa no es elegido, ni mucho menos, y por añadidura pertenece en gran parte a las últimas quintas que se movilizan (mayores de treinta años); hay, por tanto, que capacitarlos técnicamente en el menor tiempo posible, y bien pronto se organizan Escuelas de Celadores (obrerros del tendido de líneas permanentes) y mecánicos y operadores de teléfonos, centrales, teletipos y equipos de alta frecuencia. Se establecen estas Escuelas en La Joyosa (Zaragoza), y bajo la dirección de los Oficiales honorarios antes citados llegan a ser un modelo en su género, como comprueba en visita oficial el Jefe de Transmisiones del E. M. del Generalísimo. Simultáneamente se prepara al personal que forma las secciones de tendidos de campaña en otra Escuela que funciona en Utebo-Monzalbarba, bajo la dirección de técnicos de la Legión Cóndor, especialistas en este tipo de material, y de cuyo Profesorado pasa a formar parte el primer Oficial del Grupo que a los mismos asiste. Y dentro de esta actividad, que suma días y meses, el trabajo, una vez iniciado, continúa sin descanso, de uno a otro extremo del frente, y bien pronto cuenta la Aviación con una red completa de líneas telefónicas y para el teletipo, que enlazan entre sí los campos y éstos con los Mandos y Estados Mayores. Para conseguir esto, en muchas ocasiones se ponen en servicio líneas de la C. T. N. de E. que quedaron inservibles a consecuencia de combates; otras, se cuelgan nuevos circuitos en los mismos postes de la citada Compañía (que da toda clase de facilidades), y otras muchas hay que empezar por hacer el trazado de la línea, abrir hoyos, plantar postes, clavar soportes y tender el hilo de cobre, todo ello con la premura obsesionante de la escasez de tiempo. De este modo llegamos al momento culminante de la campaña (fin de la batalla del Ebro) y en él nos encontramos: una red de comunicaciones casi completa, para el exclusivo servicio de la Aviación; un Grupo de Comunicaciones mandado por un Comandante, compuesto de dos Agrupaciones de dos Compañías cada una, mandadas por Comandantes, de tendidos de líneas permanente y atención de teléfonos, centrales y teletipos, y dos Secciones de tendido de campaña para atender las necesidades del P. de M. y de los P. de C. del E. M. del Aire; y un Parque de Comunicaciones.

Ya está el Grupo de Comunicaciones en condiciones de dar un rendimiento eficaz y atender cumplidamente

todas las necesidades de enlace que a la Aviación se le pueden presentar, y bien pronto se le presenta la ocasión de demostrarlo. Son los primeros días del mes de diciembre de 1938; los Capitanes de las Compañías que forman la Agrupación Norte-Levante y los Oficiales de las Secciones de Campaña son llamados al despacho que el Comandante Jefe tiene en la Jefatura del Aire en Zaragoza. Allí reciben unas instrucciones y un esquema coördinado, pero sin nombres, que resume las órdenes del trabajo a realizar. Corta preparación, y en los vehículos de que cada Unidad dispone se trasladan rápidamente a los lugares asignados. Durante unos días las carreteras que unen a Zaragoza con Fraga y Serós, a Huesca con Monzón, Binéfar, Almacellas, Raimat y Lérida, y las transversales de Fraga, Zaidín, Tamarite, Balaguer, Villanueva de la Sal, etc., etc., son testigos, a la vez que del pasar incesante de tropas y elementos de combate, del trabajo continuo, sol a sol, de las Unidades de Comunicaciones, que en rivalidad bien entendida llegan a tender seis a ocho kilómetros diarios de línea permanente con dos circuitos. Las Secciones de Campaña tienen en este período inicial su cometido y con el F. F. K. (cable de campaña para larga distancia) enlazan el P. de M., que en un tren se establece en la pequeña estación de Raimat (antes de Lérida) con puntos más a la retaguardia para asegurar la continuidad del enlace si durante los combates que se acercan fueran cortados los tendidos aéreos con cobre tensado, que han llegado hasta el mismo P. de M. También aseguran el funcionamiento de los teletipos montados en el citado tren mediante un tendido de campaña que atravesando un amplio bosque llega hasta Fraga, y seguidamente, con todo el material disponible, quedan lugares apropiados para enlazar a diario el P. de C., que buscará la primera línea de fuego, con el P. de M., del que saldrán las órdenes concisas y tajantes que traerán a las alas victoriosas de nuestra Aviación sobre el lugar necesario.

Aún quedan varios días para desencadenar la ofensiva sobre Cataluña, cuando el Jefe de Comunicaciones puede dar conocimiento al E. M. del Aire de que todo está a punto.

Desencadenada la ofensiva, la actividad se duplica y las Secciones de Campaña unen el puesto de campo con el de Mando, siguiéndole en sus imprevistos saltos, a veces de 20 ó 30 kilómetros de una sola jornada, y bien pronto son conocidos por las Unidades de Vanguardia los tendidos de cable de goma (F. F. K.) que a diario tienden unos soldados que sobre el caquí de sus uniformes hermanan el castillo plateado de la Gloriosa Arma de Ingenieros con las alas del emblema de la no menos Gloriosa Aviación Nacional, y cuyo magnífico material se transporta en camiones con la matrícula F. A. y un letrero en círculo junto al emblema, en que se lee: "Comunicaciones de Aviación." No quedan inactivas las Unidades de tendidos permanentes, pues apenas roto el frente y mezcladas con las columnas atacantes, siguen su labor de avanzar velozmente, poniendo en condiciones los ejes de comunicaciones telefónicas, que el fragor del combate, en unos casos, y las destrucciones provocadas por el Ejército derrotado en su huida, en otros, inutilizaron casi en su totalidad. Pero aún se ha de trabajar más aprisa; las Unidades de primera línea

marchan a velocidad inesperada sobre Barcelona. Nervios en tensión en toda España de uno y otro lado, y órdenes tajantes del E. M. del Aire.

Todos los elementos que actúan en el frente catalán trabajan febrilmente y en acorde perfecto cuando se tensa el último hilo de cobre en las proximidades de Villafranca del Panadés; el cable de goma que partió de este pueblo y soslayó más de veinte voladuras de puentes y alcantarillas enlaza con la Red Urbana de Barcelona. Era una madrugada del mes de enero de 1939 cuando el Estado Mayor del Aire daba las novedades al Cuartel General del Generalísimo a través de este primer circuito tendido con medios exclusivos de las Comunicaciones de Aviación.

No es éste su último ni su mejor servicio; es uno de tantos que el Mando le encomienda y que queda fielmente cumplido. De aquí hacia la frontera se opera a velocidad que no permite destacar a diario el P. de C.; pero la labor continúa, pues son muchos los aeródromos a los que hay que ir restableciendo las comunicaciones y enlaces.

El breve alto a las operaciones, al reconquistar Cataluña para la verdadera España, no supone descanso para las Unidades del Grupo, que esta vez se extienden todo lo densamente que permiten sus escasos efectivos siguiendo la quebrada línea del frente que va de Castellón a Granada, y completan a todo gas la red necesaria para que en la gran ofensiva final que se avecina la Aviación pueda tener un Mando único, aun cuando sus efectivos figuren agregados a los tres

grandes Ejércitos operantes: Levante, Centro y Sur. De este modo, en breve espacio de tiempo, se consigue para Aviación una tupida red de comunicaciones telefónicas y de teletipo.

En los tres días escasos que el Ejército rojo aguanta nuestra ofensiva, todo el servicio funciona a la perfección. La comprensión de un E. M., la capacidad de un Jefe, la colaboración entusiasta de una Oficialidad animosa y el buen deseo de todos ha cristalizado en un servicio modelo.

Al terminar la guerra con nuestra victoria, las comunicaciones de Aviación estaban completamente a punto. Hasta aquí, la breve reseña de la razón de ser, desarrollo y perfeccionamiento de un servicio, todo ello de indudable interés para quien quiera conocer bien a fondo los múltiples resortes tácticos con que ha de contar un moderno Ejército del Aire; pero nuestro propósito sería corto si sólo nos guiara el afán histórico. No podemos olvidar que los trabajos típicos, para una revista de carácter técnico, como lo es AERONAUTICA, han de tener un fin útil de deducciones y consecuencias de aplicación de orden técnico y táctico, que encajan perfectamente en la experimentación que durante la pasada campaña se hizo dentro del Grupo de comunicaciones de medios y materiales con características propias y de sistemas de trabajos y de organización de Unidades originales. Uno y otro estudio quería abarcar nuestro trabajo; pero es aconsejable dejar para otro día la exposición de aquellas ideas como contenido de un segundo artículo.

