

ejército
del
nuevo

No 11 • 29 DE OCTUBRE 1937



**POR UNA POTENTE
INDUSTRIA DE GUERRA**

Una gran encuesta desde Cataluña, Madrid y los frentes. Con fotografías especiales.

30 céntimos

Industrias de guerra bajo el fuego enemigo

NO nos referimos a las fábricas de material bélico situadas en Madrid o en Asturias y expuestas, dada su situación, a ser blanco codiciado por las baterías fascistas. Tampoco aludimos a bombardeos aéreos del enemigo contra aquellos lugares donde hay producción para la guerra. Tema de este reportaje son los talleres que ex profeso se instalan a corta distancia de las líneas de fuego, y donde, de una manera continua, tiene que trabajarse bajo el fuego enemigo: son los numerosos «Puestos de Socorro» para el material bélico que en el fragor de la lucha sufre a menudo leves heridas que pueden y deben curarse en seguida. En las mismas trincheras o en la retaguardia del frente existen, en lugares bien camuflados, innumerables talleres de reparación. Si se rompe la rueda de un camión, si se estropea una ametralladora o un mortero, si tiene que arreglarse rápidamente un medio de comunicación, teléfono o telégrafo, se necesita imprescindiblemente

Un pequeño taller militar a pleno campo con sus «stajanovistas».



Obreros especializados del Ejército que, equipados con motocicletas, pueden desplazarse rápidamente a los lugares...



Un camión taller de reparaciones (foto abajo) y su equipo en el momento de arreglar armas mecánicas a poca distancia del campo de batalla (foto arriba)



de destacamentos de obreros especializados, de obreros de nuestro Ejército dispuestos a arrostrar el peligro de sentir cerca al enemigo mientras ponen su ardor en el trabajo de reparación.

Si en las fábricas y talleres de industrias de guerra que se hallan en la retaguardia el trabajo es penoso, difícil y muchas veces peligroso; si requiere entusiasmo y abnegación en grado sumo, ¿qué debe decirse de aquellos héroes anónimos que efectúan este mismo trabajo en continuo peligro de vida, en lugares poco aptos para la producción y expuestos, tal vez más que en las mismas trincheras, a los ataques aéreos y al fuego artillero?

Hablando sobre industrias de guerra debe empezarse siempre ensalzando la labor de los muchos talleres que cumplen magníficamente con su deber y con su trabajo bajo el silbido de las balas enemigas.



Bajo el fuego enemigo este héroe anónimo arregla los hilos que ponen a la vanguardia en comunicación con el Estado Mayor



...donde se necesita urgentísimamente arreglar ruedas rotas, armas averiadas Ayuntamiento de Madrid y una infinidad de otras pequeñas imperfecciones diarias en la campaña

LOS QUE VENCEN A LA MUERTE

SANIDAD DE GUERRA



ERA el diez y nueve de julio de 1936. Ante los Centros obreros y republicanos formábanse las primeras colas de antifascistas entusiastas que, con sus vidas, querían salvar la libertad del pueblo español. Unos salían hacia la Sierra, otros hacia los arrabales donde aún amenazaban los oficiales traidores con levantarse contra el régimen legítimo de la República. Sus mujeres, hijas y hermanas, organizaron mientras tanto los primeros puestos de socorro. Los médicos, movilizados por su Sindicato, esperaban la llegada de heridos. Llamaron desde la Sierra: «Mandad ambulancias. Hay que evacuar heridos.»



«Cuántas vidas han salvado ya nuestros herálicos camilleros! Es un cuerpo excelentemente instruido y preparado en grado sumo para todas sus tareas, cuyo estricto cumplimiento se ha puesto de relieve»

AMBULANCIAS. — ¡Ambulancias! Sanidad militar disponía apenas de unas cuantas. Había las del Ayuntamiento y las de las Casas de Socorro. Pero no bastaban. Los médicos entusiastas de la causa salieron en busca de ambulancias. Las encontraron, aunque pocas, en los sanatorios particulares y en ciertos hospitales. Menos mal que sobraba la gasolina, ya que las pocas ambulancias habían de prestar un servicio continuo yendo de frente en frente para evacuar los heridos hacia Madrid. Era un trabajo intensísimo de noche y de día. Médicos, choferes y muchachas enfermeras improvisadas, trabajaban sin descanso. Subían al Alto de León para dar la vuelta por Peguerinos o Buitrago y volver luego con sus tristes cargas a los hospitales madrileños, momentáneamente instalados como hospitales de sangre. El Socorro Rojo se incautó entonces de varios camiones de carga. Los pintaron de blanco con enormes cruces rojas y a una velocidad inverosímil subían y bajaban las costas de la Sierra, continuamente perseguidos por los cañones de Franco, que encontraron un blanco muy deseado en estos camiones cuya carga querían convertir en doble víctima de la traición militar-fascista.



últimamente en la toma de Belchite (foto inferior) donde, durante

de los coches encontrados rotos en las carreteras

fueron compuestas con carrocerías nuevas, para formar ambulancias modernas y prácticas. Hoy el Parque de Ambulancias, aunque no está todavía completo, contiene ya unidades en número respetable y digno de unas brigadas sanitarias ejemplares.

EL SOCORRO ORGANIZADO.

Desde el principio funcionaban los puestos de socorro en la primera línea. Entonces se llevó al herido a una casa o tienda de campaña con la Cruz Roja, a doscientos metros detrás de la línea de fuego. Aquí se practicaron las curas de urgencia con material e instrumentos casi siempre insuficientes. Para estar evacuados los heridos habían de esperar a veces horas y horas, y el viaje hasta el hospital quirúrgico ocupó también varias horas. En estas condiciones y debido a un transporte que no evitaba al herido los bruscos golpes causados por los baches, cierto número de camaradas que hubieran podido ser salvados con mejores condiciones sanitarias dejaban de existir.

las luchas más encarnizadas, no hubo ni un herido que esperase

Pronto se subsanó este problema. Hoy existe una red amplia de puestos de socorros y hospitales que trabajan decididamente con toda la rapidez posible. Los sanitarios llevan al herido desde la trinchera hacia el primer puesto de socorro que se halla en la propia línea de fuego. Allí se practica el vendaje y desinfección de la herida. Sobre la camilla el herido es llevado hacia el segundo puesto de socorro, a un kilómetro más allá de la línea de fuego,

en balde su rápido transporte al hospital más próximo.

donde se inspecciona el vendaje; desde aquí se le traslada con una de las ambulancias de guardia, al hospital de evacuación, a unos dos o tres kilómetros del frente, donde se efectúan las operaciones urgentes, y desde cuyo sitio los heridos son destinados a los hospitales de la retaguardia. Los heridos más graves quedan en un hospital de la misma comarca, en tanto que otros, más leves o capaces de resistir el traslado, se evacúan hacia provincias más lejanas. Ya fuera de la cama el herido, ingresa en un sanatorio o casa de reposo si no prefiere estar con su familia, para recobrar por completo su salud. Ejemplar es ante todo la higiene que reina en todos los puestos de socorro, hospitales y casas de reposo. Ya no existen aquellas instalaciones primitivísimas del principio de la guerra.



Durante meses el problema de la realización del servicio de ambulancias constituyó la obsesión de los ministros de Sanidad y del doctor Planelles. Desde todos los frentes, que mientras tanto habían aumentado considerablemente en número, venían los llamamientos de socorro. Se compraban ambulancias en el extranjero; comisiones de obreros de más allá de los Pirineos prometían su ayuda y de pronto aparecieron camiones franceses, ingleses, escoceses, suecos y norteamericanos que trajeron ambulancias modernas, entre ellas varios quirófanos, que, instalados detrás de las trincheras, sirven hoy para ejecutar las operaciones más urgentes.

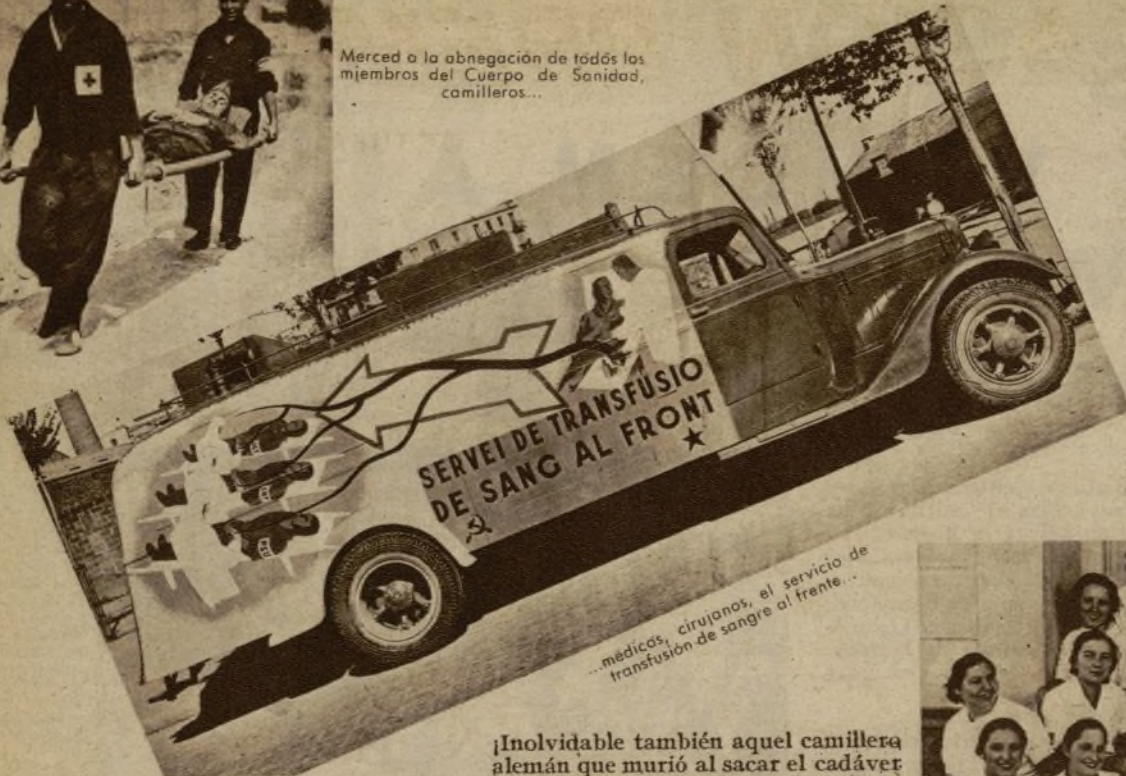
Conforme con la marcha de la organización del Ejército Popular Regular se desarrolló la Sanidad Militar y creció el número de ambulancias. Se instalaron varios talleres, donde las partes utilizables



Ayuntamiento de Madrid



Merced a la abnegación de todos los miembros del Cuerpo de Sanidad, camilleros...



...médicos, cirujanos, el servicio de transfusión de sangre al frente...

En todos los hospitales se han organizado bibliotecas, salas de juego, conciertos y festivales para los heridos.

LOS QUE SIRVEN AL HERIDO.—Hace un año surgieron los sanitarios espontáneamente de las filas de los milicianos. La mayoría de ellos eran muchachas. Como casi no existían camillas, las valientes mujercitas sacaron los heridos muchas veces en hombros de la línea de fuego. Mujeres del pueblo, cuyo gran sentido humanitario les empujó a ser enfermeras tan hábiles como las de oficio, dirigidas por jóvenes médicos y bajo la lluvia de balas facciosas, vendaban a los soldados caídos en la lucha.

Al organizar las unidades de combate, se organizó también el cuerpo sanitario y hoy cada compañía tiene su número fijo de camilleros.

El peligro que corre el camillero es tan grande como el que corre el propio combatiente. Despreciando el fuego, el camillero ha de evacuar al herido del frente en pleno combate. ¡Cuántos bravos sanitarios han sucumbido, asesinados por las balas enemigas, cuando realizaban su noble obra de salvación!

Uno de ellos era Federico. Era alto y delgado, y una barba espesa le cubría la mitad de su pecho estrecho de tuberculoso. Federico estaba el primero cuando se atacó. Estaba en todas partes al mismo tiempo. Consolaba a los soldados heridos, les regalaba cigarrillos, y con un cuidado sin igual curaba sus heridas, contándoles chistes e historietas. Un día quiso salvar a un soldado, caído a unos pasos de la trinchera. Apenas había salido, arrojándose por el suelo, cuando un mortero cayó encima de él, partiéndole en pedruzcos.

¡Inolvidable también aquel camillero alemán que murió al sacar el cadáver de nuestro gran camarada Hans Beinler del lugar donde había sido asesinado! ¡Inolvidables son aquellos sanitarios de la Casa de Campo que con una rapidez inverosímil curaban a docenas y docenas de heridos! Entre ellos se destacó un sanitario gigante, cojo y no apto ya para combatir. Iba de camilla en camilla, acariciaba a los heridos, paseaba por el patio a un muchacho que estuvo a



punto de perder la razón, como una niñera guía al nene que empieza a andar. ¡O aquel médico que nunca estaba contento si no podía instalar su ambulancia-quirófano en la misma línea de fuego, y que en las horas tranquilas jugaba al «mus» con los soldados de la trinchera y les enseñaba a leer y a escribir! Muchas nuevas e importantísimas experiencias agradece la medicina a los médicos de nues-

tro Ejército. Mas del ochenta por ciento de los heridos del vientre —durante la gran guerra, destinados a una muerte segura y dolorosísima— han podido ser salvados por los rápidos e higiénicos procedimientos de la evacuación, de la operación y tranquilidad con que ésta se realiza.

Ante todo hay que destacar nuestro servicio de transfusión de sangre al frente, que en el transcurso de la guerra ha sido organizado magníficamente por nuestros médicos, habiéndose introducido una cantidad de mejoras técnicas inventadas por especialistas españoles y catalanes que son objeto de estudio por el mundo científico extranjero.

...y las no menos heroicas y valientes enfermeras, pudiendo salvar la vida de un ochenta por ciento de aquellos heridos que en la gran guerra, por falta de una organización tan desarrollada como la que hoy poseemos nosotros, tenían que ser entregados a la muerte.

A estas maravillas de la medicina han contribuido y no poco las enfermeras. Las entusiastas del primer momento, que llevaban en hombros a los heridos de la línea de fuego, han sido convertidas en abnegadas y aptas ayudantes de los médicos en los hospitales. Un ejército nuevo de enfermeras ha surgido de los cursillos organizados por Sanidad Militar, los Sindicatos y los partidos políticos. El buen humor y el cariño abnegado de las enfermeras constituye en muchos casos uno de los me-

dos más eficaces para restablecer a un herido. ¡Cuántos soldados ya han contraído matrimonio con sus simpáticas cuidadoras! ¡Camilleros, sanitarios, médicos y enfermeras fieles cumplidores de sus deberes! Colaborando con los combatientes contribuyeron tan eficazmente como ellos a la victoria de nuestro Ejército sobre el fascismo.

ILSE W. DE RIVERA

FORMACIÓN MILITAR PARA TODOS

EL fin supremo de todas las publicaciones de EJERCITO DEL PUEBLO es la divulgación de la instrucción militar entre toda la gran familia antifascista que ante la magnitud de esta guerra tiene que estar preparada para cualquier eventualidad. Los jóvenes, para el día en que sean llamados a filas. Las mujeres, y con ellas toda la población civil, para poder contrarrestar los bárbaros ataques del fascismo en los lugares indefensos. Los soldados para que sus conocimientos puedan evolucionar al unísono con los progresos del arte bélico. Los operarios, los obreros, todos los trabajadores, y entre ellos especialmente todos los campesinos a fin de que puedan rendir el mayor provecho en pro de la victoria.

Esto ha sido, es y será el camino que se ha trazado la revista EJERCITO DEL PUEBLO.

Ahora que ya ha entrado en vigor el Decreto sobre la instrucción pre-militar obligatoria de nuestros jóvenes, tendremos ocasión de manifestar aún más que antes el fervor antifascista de la juventud. En el porvenir esta revista dedicará gran parte de su material a la publicación del desarrollo y efectividad de la instrucción pre-militar a fin de que todos los lectores, y en particular nuestros compañeros del frente, puedan presenciar número tras número los magníficos progresos que hace la juventud para cumplir su misión de la reconstrucción de España: en los campos de batalla, en el frente de trabajo, en los lugares culturales y en todos los rincones donde se abra paso hacia un futuro mejor y más feliz.

Por su parte, EJERCITO DEL PUEBLO quiere colaborar con la instrucción pre-militar decretada, publicando, además, artículos y tratados teóricos que conduzcan a la perfección espiritual e intelectual de los conocimientos militares.

En nuestro afán de difundir la afición a la aviación y con prefe-



Ayuntamiento de Madrid

rencia al vuelo sin motor en nuestra juventud, nos proponemos publicar a partir del próximo número 12, un sucinto

TRATADO SOBRE EL VUELO PLANEADO Y A VELA

profusamente ilustrado, conteniendo descripciones detalladas y datos competentes sobre construcción, mandos y sistemas de funcionamiento de los aparatos, así como de los aparatos que actúan sobre los

PLANEADORES Y VELEROS

En vista de que la publicación de esta pequeña obra deberá efectuarse en varias continuaciones y dada la escasez de publicaciones españolas sobre esta materia por una parte, y considerando por otra la utilidad práctica del tratado como material de enseñanza teórica para los grupos de vuelo a vela recién formados, que están para constituirse, recomendamos a todos los interesados que coleccionen los números respectivos de EJERCITO DEL PUEBLO ya que, una vez terminada la publicación en cuestión, formarán un folleto espléndido sobre el

VUELO SIN-MOTOR

Nos congratulamos de poder contribuir de esta manera, una vez más, a fomentar el desarrollo de este deporte aéreo entre nuestra juventud en el sentido marcado por una reciente orden del Ministerio de Instrucción Pública, y esperamos que, tanto nuestros lectores como todos los aficionados al vuelo a vela, apreciando nuestros esfuerzos para realizar el lema «El aire para todos», dispondrán una buena acogida a los próximos números de EJERCITO DEL PUEBLO.

LA EDUCACIÓN PREMILITAR

OBLIGATORIA, QUE EMPEZÓ EL 20

DE OCTUBRE EN BARCELONA,

ha sido acogida por la juventud catalana con un fervor y entusiasmo sin límites, lo que de nuevo manifiesta que la juventud es una de las más firmes garantías para nuestro triunfo final, uno de los más fuertes y más sólidos pilares de nuestro glorioso Ejército Popular Regular. Las fotos de al lado están tomadas en los Centros y Campos de Instrucción donde, bajo el mando de oficiales y monitores, los jóvenes se adiestran por medio de gimnasia y ejercicios militares en todas las artes bélicas.

Juventud: hazte fuerte para el día de mañana. Juventud: instrúyete para nuestra lucha por la independencia





Cataluña aprovisiona al Ejército con toda clase de cartuchos, granadas y bombas.

POR UNA POTENTE INDUSTRIA DE GUERRA

"Para mí tiene tanto mérito el hombre que coge un fusil en la trinchera como el hombre o la mujer que trabaja en una máquina y produce para la guerra."

Comandante LISTER



Los altruistas participantes de la Brigada Stajánov llevan muchos meses cumpliendo una misión que no tiene calificativos.

REAR un Ejército Regular perfectamente disciplinado; levantar una potente industria de guerra.

He aquí las dos consignas que se han impuesto todos los antifascistas españoles. La primera está conseguida. La segunda... está en camino de ser una realidad dentro de no mucho tiempo.

Se han hecho muchos ensayos. Desde el principio de la guerra cada cual llevó a cabo, con los pocos o muchos elementos de que disponía, sus iniciativas. Los sindicatos, cumpliendo una misión magnífica, perfectamente vista y planteada, se incautaron de las fábricas y las hicieron funcionar. Una organización de Milicias, el 5.º Regimiento de Milicias Populares «Acero», a quien tanto debemos todos los españoles, montó en Madrid una fábrica de granadas de mano, con las que abastecía a todos sus batallones, y llegó a fabricar pequeños lanzabombas, de una eficacia extraordinaria y que dieron un resultado insospechado en la heroica defensa del heroico Madrid.

Otros ensayos no dieron este buen resultado. Hubo defectos de fabricación y militarización de la industria de guerra.

El Ejército Popular es único; el frente de batalla es único; la política militar es única, y la producción de guerra ha de tener forzosamente, indiscutiblemente, una unidad.

Se ha hecho mucho. Se ha hecho mucho y bueno. En Levante se han construido tanques ligeros que han dado un resultado magnífico en los combates del Jarama y Guadalajara primero y en las crecientes y victoriosas ofensivas de nuestro Ejército después. Una fábrica de cartuchería fabricaba, a fines del año pasado, de veinticinco a treinta mil cartuchos diarios. No tenían taller de precisión. A principios



En Madrid, en Levante y en Cataluña se producen tanques de todos los pesos.

de este año se buscaron las fresas y los tornos, y en mayo producía ya cien mil cartuchos al día, y actualmente oscila entre doscientos cincuenta a trescientos mil. Madrid, el Madrid mil veces glorioso, ha hecho prodigios. Y uno de ellos ha sido crear una verdadera industria de guerra. A poca distancia de la línea de fuego, siempre al alcance de los obuses asesinos del enemigo, sin tener en cuenta privaciones, escasez de alimentos ni horas de trabajo, los héroes de la producción, pegados al torno, a la fresadora, a la mesa de carga, viviendo entre dinamita y explosivos más terribles, fabrican granadas, obuses, bombas de aviación, de todo.

En Madrid existe una brigada Stajánov. El día que se pueda hacer un estudio estadístico serio y objetivo nos quedaremos asombrados al ver lo que han hecho estos titanes. Hombres que antes fabricaban doscientas cinco piezas, producen hoy ochocientos mil, y sobrepasan esta cifra formidable.

Pero no es sólo la Brigada Stajánov. En muchas, en casi todas las fábricas, hay brigadas de choque. Un representante de un taller de guerra decía, no hace mucho tiempo:

—No tenemos límite de mejoramiento. Cada día más que el anterior.—

V otro metalúrgico:

—Un día llegamos a obtener cuatrocientas piezas. Pero no nos considerábamos satisfechos. Y llegó otro en que fabricábamos mil setecientas.—

La Brigada Stajánov. — La Brigada Stajánov comenzó con un grupo de hombres, pequeño, dirigido por el comandante García Izquierdo. Antonio García Izquierdo había organizado, en los primeros días de la guerra, un grupo de heroicos guerrilleros que se batió gloriosamente en la Sierra contra los traidores. García Izquierdo es ingeniero, y comprendiendo su enorme misión organizó la Brigada Stajánov. En seguida aumentó la Brigada. Se fabricaron cartuchos, se montó una escuela de guerra para enseñar a los trabajadores el manejo de las armas, se construyeron fortificaciones inexpugnables.

Dificultades enormes, inconvenientes a cada paso, improvisación. No tenían taller. Se fueron a uno que cerraba a las seis de la tarde. Con las herramientas que los otros



Un regalo de la industria obrera madrileña al general...

dejaban, de noche, a la madrugada, sesenta hombres trabajaban para descansar hasta las ocho de la mañana del día siguiente. Con esta formidable iniciación el crecimiento de la Brigada adquirió caracteres insospechados. Se unieron más hombres, técnicos, obreros especializados. Se habilitaron nuevos locales. Hoy dispone de talleres, laboratorios, hangares de trabajo, y el complemento indispensable: clínicas, casas de reposo y una magnífica biblioteca.

Pero no es esto todo. La Brigada Stajanov cumple, lleva muchos meses cumpliendo, una misión que no tiene calificativos: la recuperación de máquinas, maderas, hierros, metales y toda clase de materiales de los frentes de combate.

En la línea de fuego, entre las balas enemigas, muchas veces en terreno de nadie, estos hombres han realizado proezas increíbles. Codo la pluma a un testigo presencial, a Carlos Rodríguez:

«No disponían de vehículos. Pero en un frente había una camioneta en campo batido por ellos y por nosotros. Fueron de noche. Un camarada de la Brigada se arrastró, puso una maroma en el vehículo. Desde las trincheras los demás compañeros tiraron de ella. Comenzó el fuego enemigo... Pero era igual. La camioneta tenía que ir a Madrid, al precio que fuera. Y llegó a Madrid, a impulsos de estos hombres de la Brigada. Arreglada, días después ha servido para remolcar otros muchos coches y camionetas —hasta autobuses—, recuperados por el mismo sistema. Anda bien todavía. Todos la miran con el cariño que nace de tantas horas de trabajo y de peligro.

«Este otro hecho. En la carretera de la Coruña había cien mil litros de gasolina. Terreno también batido. Fueron por ella. Cuatro noches entre lluvia de balas. Pero los cien mil litros de gasolina, que nadie podía recoger, fueron trasladados a Madrid y entregados a la Campsa.»

Esta es la Brigada Stajanov.

La aportación de la mujer. — La movilización era necesaria; toda la masa antifascista de España la venía pidiendo con gran insistencia, y gracias a nuestro Gobierno de Frente Popular la movilización se ha realizado.

Esto ha creado naturalmente una serie de problemas que es preciso solucionar, principalmente el suplir los huecos que dejan estos nuevos héroes de nuestro Ejército en la retaguardia. En la industria de guerra este problema reviste una gran importancia. La mujer antifascista de Cataluña y de España tiene capacidad para suplir muchos de estos puestos. En la industria de guerra hay muchos trabajos que no precisan una preparación determinada ni un trabajo físico violento.

La idea está iniciada y en período de desarrollo. Estamos convencidos de que nuestras mujeres lo interpretan así y se incorporarán al trabajo, para ayudar en la medida de sus fuerzas a la conquista del triunfo definitivo sobre el fascismo.

Hay que coordinar todas las posibilidades de la industria de guerra para dar un máximo rendimiento de la producción.

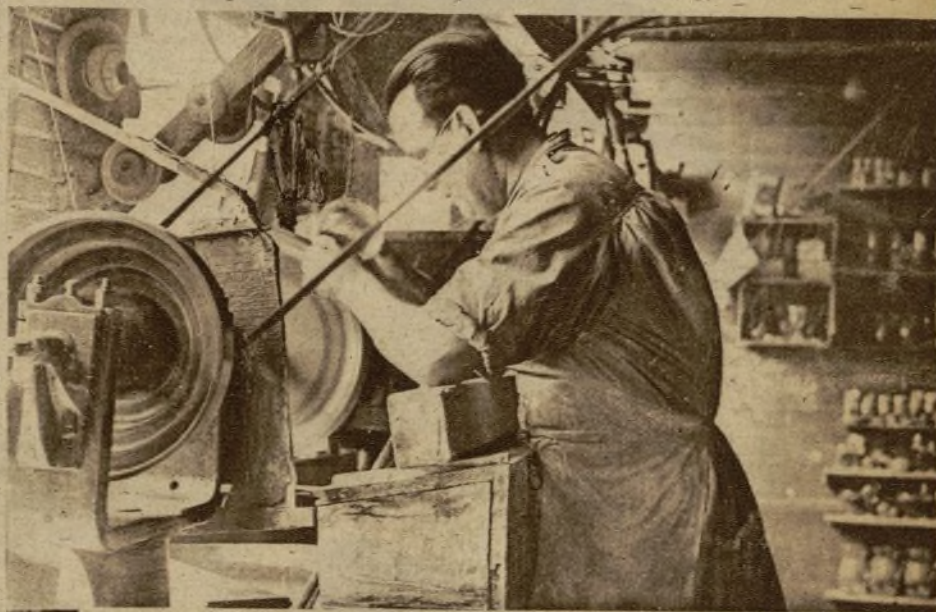
El ejemplo de los héroes de Madrid; de los hombres que saben cuál es el camino para llegar a la victoria, los compañeros de los que derraman su sangre y sus energías en las filas de nuestro glorioso Ejército Popular Regular, ha dado sus resultados. Cataluña tiene enormes posibilidades para acelerar el ritmo de su formidable industria de guerra. Hay elementos, hay técnicos, hay hombres que llevan muchos meses trabajando en el torno y que tienen una vieja y ya gloriosa experiencia. Y lo está haciendo.

Paso a paso se abren camino las consignas de la victoria. Hace unos meses el comandante Lister me decía:

— Para mí tiene tanto mérito el hombre que coge un fusil en la trinchera como el hombre o la mujer que trabaja en una máquina y produce para la guerra. —

Y este pensamiento refleja la opinión exacta de todos los jefes de nuestro Ejército.

Disciplina. Disciplina de guerra en las fábricas de guerra. Así como en la guerra no hay victorias sin disciplina, en el frente de trabajo no hay victoria sin disciplina. No la disciplina antigua, vieja, podrida, del tiempo anterior al 19 de julio de 1936: la disciplina sensata



Los obreros de la Industria de Guerra no regatean horas al trabajo, ni temen las dificultades: trabajan con el mismo fervor con que luchan, los hermanos del frente.

y consciente de las masas populares, que saben que trabajan para ellas; porque ellas, genuina y totalmente representadas por su Gobierno de Frente Popular, son el Estado.

Mando único. Mando militar en la industria militar. Igual que en el Ejército. Son hijos del pueblo los dirigentes en el frente, como en la retaguardia. Corresponde su actuación al íntimo sentimiento de la masa que les ha revestido con el mando. Y corresponde también con las exigencias de la guerra, que piden el mando único en todos los terrenos donde se forja la victoria: en la línea de fuego, en el lugar de trabajo.

Tenemos ya una buena industria de guerra. Pero no basta. Mucho se ha hecho, pero aún se puede hacer mucho más. El caudal inagotable de nuestro proletariado, encauzado con una dirección única, nacionalizado y militarizado, puede dar, ha de dar, frutos insospechados.

Cataluña, que desde la creación del Ejército Popular Regular se ha incorporado entusiastamente a la guerra como factor decisivo para la victoria, se incorpora hoy en el otro frente. En el frente de trabajo.

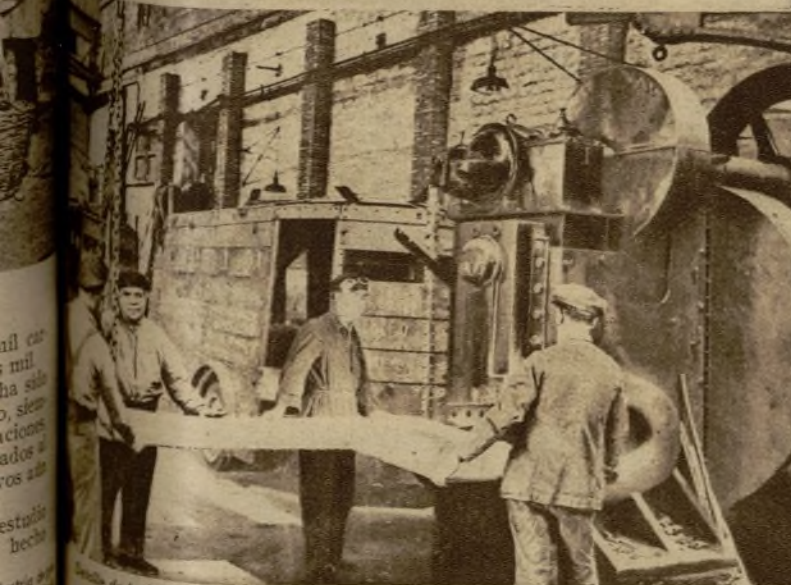
Unidos todos los esfuerzos por la conquista del triunfo, hagamos de Cataluña una inmensa fábrica de material de guerra.

Leopoldo CASTEDO

La mujer antifascista de Cataluña y de España da prueba de sus capacidades en los muchos puestos de responsabilidad que ocupa en la industria de guerra.



Ayuntamiento de Madrid



Escena de la fabricación de tanques y carros blindados.

La aportación de Cataluña. — Cataluña ha montado en un año sus fábricas de guerra que aprovisionan al Ejército del Pueblo con fusiles, fusiles-ametralladoras; y ametralladoras, con toda clase de cartuchos, granadas y bombas; con tanques y aviones. Cataluña ha realizado en seis meses lo que Inglaterra, aquella potente nación industrial, tuvo que llevar a cabo con mucho más tiempo en la gran guerra. Una sola cifra dará idea del esfuerzo catalán: de las fábricas de Barcelona y comarcas han salido ya más de noventa millones de cartuchos de un solo calibre. Razones que se desprenden de sí mismas impiden la publicación de más detalles. Sólo cabe mencionar otro hecho menos favorable al primer golpe de vista: la estadística sobre el consumo de fluido de fuerza en Cataluña muestra, en comparación con el mes de junio de 1936, una disminución en el consumo medio de veintiséis y medio por ciento. Cierta que el mayor ahorro de fuerza eléctrica, la gran industria catalana textil, tuvo que disminuir enormemente su producción, con lo que se explica aparentemente la caída en la curva estadística. No obstante, una intensificación de la industria bélica, tal como la anhelamos, hubiese convalidado ya esta disminución. La mencionada estadística va solamente a dar un ejemplo de lo que se puede hacer en el mes de junio de este año; quiere decir esto que describe un período de tiempo en el que las cosas no han ido tan bien como se deseaba. Entretanto, desde mayo de este año todo ha tomado un nuevo rumbo, y es solamente ahora cuando se desarrollan en Cataluña las magníficas posibilidades de esta cuenca industrial que Cataluña. Aún queda mucho por hacer.



Inauguración de la Escuela de Clases del Instituto de Carabineros. El coronel Trucharte; el teniente coronel Alejandro, y el camarada Gamero, inspector del sector Este.

AYER, HOY Y MAÑANA

El día de la inauguración quedamos sorprendidos. Conociábase los enormes progresos que en organización y disciplina han realizado las diversas Armas y unidades de nuestro glorioso Ejército Regular. Pero aquello rebasaba todas las medidas de la ponderación. Llovía extraordinariamente y el fuerte aguacero no consiguió deslucir la brillantez de la fiesta, ya que no se basaba en la espectacularidad de un gran desfile, sino en la demostración concreta de una enorme y silenciosa labor realizada. En seguida se pensaba en el movimiento del péndulo de la disciplina y de la comprensión. Así que han sido disueltas las posibilidades

y se les ha facilitado la trayectoria, se ha llegado, en la velocidad de una curva vertiginosa, a espléndidas realizaciones. Aquí tenéis esta maravillosa, esta obra formidable de organización que es la Escuela de Clases del Instituto de Carabineros.

CARABINEROS han estado a la vanguardia en la realización del Ejército Regular, y no se puede ponderar el enorme amor al pueblo, a la causa del pueblo, que significa su leal y noble aportación. El carabiniere guardaba las fronteras, los puertos, reprimía el contrabando y se había forjado una alma pacífica, un sentimiento amable que se desprendía igualmente tanto de su edad madura, de su curva abdominal, como de su tendencia al sedentarismo y el odio a los cambios de base y de destino. Pero el carabiniere quería al pueblo, y los jefes y oficiales de carabineros no le hicieron traición en la gran canallada del 18 de julio.

Por el contrario, su espíritu se sublevó, y el hombre de edad madura, el de la curva abdominal, el carabiniere de numerosos hijos, amable y dulce porque era buen marido y buen padre, engrasó el fusil platónico, que no se disparaba jamás, y salió a la calle a defender con la vida los hogares de España, entre los cuales había el que guardaba la cuna de sus hijos. Y comenzó una gesta que casi todo el mundo ignora, pero que es una de las páginas más emotivas de la historia de la constitución del Ejército Regular. Empezó la época del choque de carabineros transformado en tropa de peya del cuerpo de carabineros y de puertos pacíficos se transformó en soldado valiente, diestro y abnegado. Fué el prototipo de la disciplina.

Carabineros es un cuerpo de voluntarios. Hombres de todas las edades, bajo el denominador común de servidores del pueblo. Hoy no existe frente, sea el que sea, que entre las fuerzas de primera línea, entre las fuerzas de choque, no contenga que son los primeros en avanzar, los últimos en retroceder; que nunca retroceden si la disciplina no lo impone por las necesidades de táctica. Carabineros ha habido en los frentes más rudos de Madrid; los ha habido en el Jarama, en la Sierra;



Los carabineros, alumnos presentes en la atención a las lecciones de cultura física.



Disciplina.

en la Alcarria; Sor, principal; Pozoblanco; en Zaragoza... Se han en primera línea en en todas en necesarios corazones en las órdenes. Y nunca han de sus gestas, sino dentro los límites sacrificio abnegado y una grande y lujosa casamata de uralita y madera de último modelo desmontable, celebró un ágape. Presidía el escudo de carabineros: un sol esplendoroso cruzado por dos fusiles de bayoneta larga y fina como un carabiniere, del discurso del teniente Gamero, del drino, del camarada Gamero, del ronel Trucharte y del Gobernador Civil de la plaza. Todo dentro de la rotundidad asceta de la gris decoración: «La obra de hoy se asienta sobre el sacrificio de los héroes. La victoria de todos nosotros. asentarán en el sacrificio de tres enormes en la gran pancarta de tres enormes carteles gigantescos.

Esto estaba dominado por tres enormes carteles gigantescos. En el primero, sobre fondo azul, una mancha de luz y la bandera republicana. Tres bayonetas cruzaban el campo: «Carabineros en la punta de España.» En el segundo, un carabiniere, bajo el radiante escudo del cuerpo, ataca a la bayoneta: «Carabineros, soldados de la libertad, nunca retroceden.» Y en el tercero, un carabiniere simpático saluda con el puño cerrado: «Ayer, hoy y mañana, leales al pueblo.» Más tarde un desfile, exponente de una disciplina de hierro, bajo la lluvia torrencial.

Esta fué la inauguración. Un antiguo cuartel, renovado, aireado, saneado. Tan transformado que



Desfilan los alumnos carabineros.

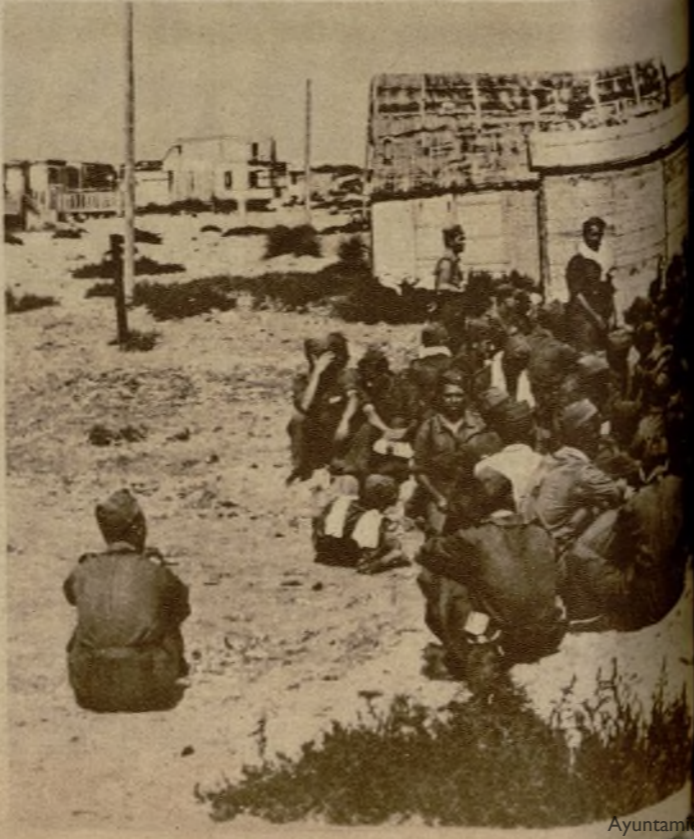
edificación cuatro aulas, donde se dan las clases. Arrimados a la muralla que cierra los servicios de sanitarios, lavabos y duchas... No obstante, la materialidad de un edificio no quiere decir nada si es una caja sin contenido. El frasco bonito y bien presentado no quiere decir que contenga una buena medicina. Esta Escuela de Clases no vale por el edificio, sino por su enorme valor docente. Gráficos magníficos sobre los movimientos de cultura física

LLOVIA diluvialmente el día de la inauguración. El teniente coronel Alejandro, alma de la base, artífice abnegado de esta Escuela, mostraba al coronel Trucharte y al inspector del sector del Este, camarada Gamero, la obra realizada. En el aula A, con una emoción verdadera, se repartió el distintivo a los primeros alumnos, y el teniente coronel leyó la salutación que

les era hecha en la primera orden del día de la Escuela. Todos los alumnos eran luchadores de los frentes. Los había que llevaban nueve y hasta diez meses luchando, y otros aún más. Las unidades combatientes los habían propuesto para el ascenso. El batallón de alumnos era una selección. Después, en una magnífica dependencia, no le reconocen aquellos que habían vivido allí. Tres partes de edificio forman una gran C de ángulos rectos y dentro de su boca un cuerpo conjunto de dirección y de habitación; sala del Consejo Escolar; biblioteca; cocinas; almacenes; armería; botiquín y enfermería; cuerpo de guardia; comedores y dormitorios de oficiales y profesores. En la planta alta las compañías, que dan a una gran galería. De un cuerpo a otro del edificio hay un patio espacioso para las formaciones de régimen interior. Y al otro lado rectangular de la

adornan profusamente las paredes del patio. Las aulas son espaciosas, con mesas de pino y bancos. Mapas en las paredes y muchos gráficos de táctica militar y fortificación. Alternan inscripciones sobre el carácter de nuestra lucha; sobre el papel de los combatientes en la construcción de una nueva sociedad feliz y libre; por lo que vale la disciplina y la técnica; cuál es el premio al sacrificio de los héroes, y qué significa para el mundo la barbarie del fascismo. En el aula principal una gran pantalla del profesor y sobre la mesa del profesor un magnífico aparato proyecta, durante las clases teóricas, gráficos con diapositivos o bien proyectándolos del mismo libro

CARABINEROS, la fuerza más disciplinada del Ejército del Pueblo, tiene la mejor Escuela de Cabos y Sargentos



En la playa el batallón escolar aprende, de labios del comandante delegado, cómo el hombre dió las primeras pasas en la civilización.





Para los carabineros, fuerza de choque de nuestro glorioso Ejército Popular...

CARABINEROS

Material de instrucción: morteros ultramodernos, cañones de gran calibre, antiaéreos de último tipo.



...el manejo de la ametralladora es tema importantísimo en la enseñanza.



de texto o con pequeños dibujos. Una excelente instalación de radio permite simultáneamente las clases. Cada aula está provista de un aparato altavoz y el profesor puede dar su lección por micrófono a todos los alumnos de la Escuela. Desde el despacho el teniente coronel director puede transmitir sus órdenes a todas las aulas y al campo de instrucción, que se encuentra a cuatrocientos metros de la Escuela. La Escuela tiene un cine. Está enclavado en la población. Pero la máquina sonora es excelente y en él se dan películas culturales, de instrucción militar y antifascistas.

En el campo de instrucción, a más del campo de evoluciones hay un campo atrincherado. El Consejero de Trabajo y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, camarada Vidiella, cedió a la Escuela quinientos picos y quinientas palas. Buena parte de este material está haciendo fortificaciones en el frente de Teruel; una mínima parte ha construido, en las manos diestras de los abnegados carabineros, este campo atrincherado de instrucción. Hay una chavola; un lugar de mandos, garantía de que las órdenes de los jefes serán ejecutadas al pie de la letra, sin una vacilación, sin una cobardía, sin una indisciplina, de cara a la victoria que ha de llevarnos a la paz.

La Escuela se despierta muy de mañana. A las cinco y media se ha tocado diana y los alumnos pasan «revista de policía». Almuerzan a las seis. Después del reconocimiento médico se forma en el patio y se sale a las siete y media hacia el campo para la instrucción táctica. Hay media hora de educación física y hasta las once y media se prolonga la instrucción táctica. Se come — bien y abundante — a las doce, y a las dos, el grupo de cabos hace una hora de instrucción de tiro, y el grupo de sargentos, clase de observación. Termina la clase a las tres y a las tres y cuarto ya ha empezado, los lunes, martes y viernes, la lección de antigás, y los martes, jueves, sábados y domingos la de táctica y régimen interior para el primer grupo y para el segundo grupo fortificaciones todos los días. A las cuatro y media, clase de observación para el primer grupo, y antigás los martes, jueves, sábados y domingos. A las siete se cena; a las ocho menos cuarto se da salida; a las nueve retreta, y a las diez las notas alargadas del silencio aduermen la Escuela. Esta, dentro de su noble serenidad, es la vida austera y estudiosa de los que mañana, acabado el curso, tendrán la responsabilidad de llevar las tropas que dirijan hacia los caminos de la victoria. En las lagunas de este régimen el delegado del Director General de Carabineros tiene cuidado de dar a los alumnos una instrucción general y política. Actualmente el delegado acaba un curso de historia de la civilización y empieza uno de geografía económica. Seguirá otro de economía política y uno de historia de las guerras y de la revolución. Las clases se dan allí donde se encuentran reunidos los alumnos. Un domingo el batallón escolar salió de maniobra. En la playa se bañaban los carabineros y después, mientras los cocineros terminaban la comida, los alumnos aprendían cómo el hombre prehistórico daba, dejando el salvajismo, los primeros pasos en las civilizaciones bárbaras.

Angel ESTIVILL



Suscribíos a

Revista Unoble

Ayuntamiento de Madrid

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

	España:	Extranjero:
Redacción y Administración:	26 números, 7'50 pts.	Fr. franceses, 25
Avenida del 14 de Abril, 433.	52 números, 15 pts.	Fr. franceses, 40
Teléfono 80162. Barcelona.	NÚMEROS EXTRAORDINARIOS INCLUIDOS	

CAPITÁN R. SUÁREZ

EL MISTERIO DEL TANQUE

5. TANQUES CONTRA TANQUES



Ataque de infantería ayudado por tanques.

NADA tan emocionante y tan espectacular como dos núcleos de monstruos de acero que en medio del estruendo de la batalla, del resoplar de sus potentes motores y del crepitar de sus ametralladoras se lanzan el uno sobre el otro.

Las pocas experiencias hechas hasta ahora sobre duelos de tanques dan a los expertos militares menos material que consideraciones puramente teóricas. El empleo táctico del carro aconseja como condición primordial la sorpresa. Pero si el enemigo opone a los tanques atacantes la salida de sus propios, la sorpresa es mutua, y se tiene que refor-

que en los encuentros navales, en los que el navío de mayor velocidad, mejor artillería y mejor coraza es el que tiene más facilidades para la victoria. En caso de igualdad, el valor de las tripulaciones tiene que estar tan desarrollado que si es preciso se conduzca el vehículo propio al choque violento contra el enemigo; todo menos permitir la infiltración de una sola máquina, ínterin la segunda línea no adopte las precauciones necesarias de seguridad. Ello solo ya da a comprender cuán serio es el peligro de la infiltración de unas unidades pesadas entre las posiciones de detrás, puesto que los carros ligeros con los que pueden enfrentarse allí, armados solamente con ametralladoras, serían aniquilados fácilmente por los monstruos grandes, con su artillería y su coraza fuerte.

El primer combate que tuvo lugar entre tanques rivales, el de Cuchy, en Francia, el día 24 de abril de 1918, nos da la ilustración práctica de los apuntes teóricos anteriores.

En aquella época los alemanes habían empezado su última gran ofensiva, intentando con ella la ruptura total del frente de los aliados. En el número 10 de EJERCITO DEL PUEBLO ha sido tratada la evolución de los tanques de Alemania. Cuando llegó el momento de esta ofensiva, que debía ser la decisiva en la guerra mundial, el ejército alemán tenía organizadas tres secciones de carros de combate que entraron en acción como rompehielos de las fortalezas enemigas. Si se hubiese logrado capturar Villers Bretonneux (véase nuestro croquis), los teutones habrían podido dominar el centro de la línea allada, la plaza fuerte de Amiens, mediante fuego de artillería, y probablemente obligado a los franceses e ingleses a evacuar dicha población. La lucha se desarrolló ante todo delante de un bosque situado entre los pueblos de Villers Bretonneux y Cuchy. Durante varios días este bosque había sido bombardeado constantemente con gases y estaba tan impregnado del humo mortífero que los tripulantes de los tanques ingleses se veían obligados a llevar puestas sus caretas todo el tiempo en que se desenvolvió el duelo que vamos a explicar.

Entraron en combate un tanque pesado inglés, macho, y dos ligeros, hembras. Próximo al amanecer salieron al encuentro del enemigo. Persistía el bombardeo de gas. Uno de los tanques ligeros tuvo que retirarse por esta causa. Pronto aparecieron grupos de heridos de las avanzadillas. Contaron que Villers Bretonneux había sido capturado y que los alemanes ya habían rebasado la línea. Las baterías inglesas que habían perdido la dirección de los objetivos disparaban a ciegas. Una situación efectivamente poco agradable. Los alemanes habían avanzado haciendo muchos prisioneros. No obstante, las tropas aliadas seguían conservando aún las líneas entre Cuchy y Villers Bretonneux. Los tanques recibieron órdenes de conservarlas, pasara lo que pasara y costase lo que costase.

A las nueve y treinta el tanque pesado tropezó con un soldado inglés que, saltando fuera de su trinchera y agitando su fusil, gritó: «¡Tened cuidado; aquí están los tanques de los boches!» Esta fué la primera noticia de la inminencia de un duelo entre los tanques de ambos bandos.

Inmediatamente después se veían tres carros alemanes y detrás de ellos varias líneas de infantería avanzando. El tanque pesado inglés daba gas y, marchando en zig-zag a toda prisa contra el tanque más próximo germano, empezó a disparar sobre él.

Se había puesto paralelo al carro alemán. No obstante, el fuego preciso resultaba difícil. También el tanque alemán contestó y como él sus acompañantes, los tanques hembras. Una de las hembras inglesas fué tocada por un obús, teniendo que retroceder por poco rato. Después de unos cuarenta minutos de fuego cruzado, alrededor de las diez y veinte de la mañana, el tanque pesado alemán paró de repente y con él la infantería alemana. Aparentemente el fuego inglés había alcanzado a la máquina enemiga. En consecuencia, los dos tanques ligeros germanos retrocedieron.

Media hora más tarde, aparecieron siete tanques ligeros ingleses. Las



Tanquista ruso, ejemplo de abnegación, serenidad y valor.

mar y modificar el plan de ataque, lo que no se puede llevar a cabo fácilmente si la lucha está ya en pleno desarrollo. De todos modos, el éxito del combate depende enteramente del resultado del choque de las dos primeras líneas de carros.

Cuatro principios fundamentales rigen el comportamiento de los tanques en el duelo:

Primero: No dejar acercar los vehículos enemigos a la línea propia y romper el fuego sobre las máquinas contrarias tan pronto como hagan su aparición en el campo de batalla.

Segundo: Máxima precisión en el tiro. Esto supone que se procurará eliminar todas las causas opuestas, tales como la marcha, la trepidación del motor y otras.

Tercero: Máxima duración del fuego propio sobre el enemigo.

Cuarto: Selección más cuidadosa de los tripulantes. Tienen que tener un alto espíritu de sacrificio y abnegación; tienen que estar dispuestos a sucumbir antes que retroceder.

En la vista la semejanza de los tanques con los barcos de guerra. En los combates entre estos «cruceros terrestres» sucede lo mismo

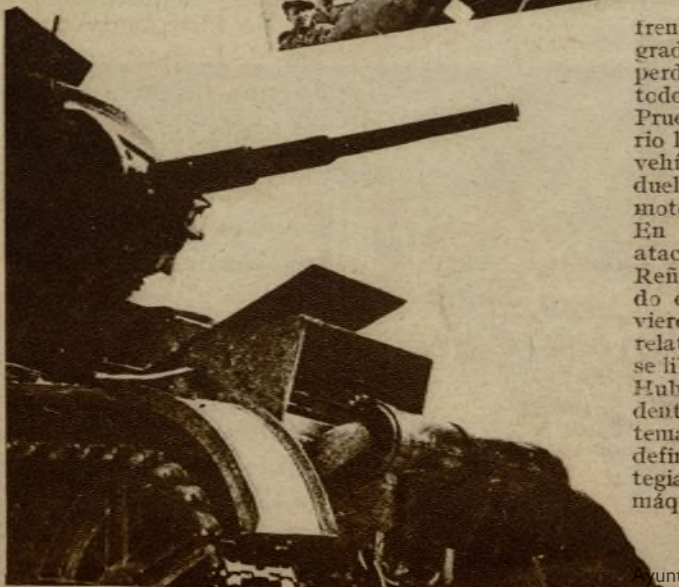
Tanque español cruzando el M.



tropas alemanas habían sido formadas entretanto nuevamente y se prepararon a continuar el ataque. Era el justo momento para que los carros ingleses pudieran entrar en combate. Sembraron el pánico entre las líneas del adversario, limpiando todo el terreno en un espacio de tiempo sorprendentemente corto. El cielo estaba lleno de aviones que continuaron entrando y saliendo de la niebla que flotaba. Espesas nubes de gas cubrieron el suelo hasta una altura de dos metros y aún más. Figuras fantasmagóricas — los comba-



Ejercicios de tanques. Saltando obstáculos.



tientes con sus caretas — surgieron por todas partes de estas exhalaciones venenosas. Y de repente se dibujaba el perfil de otro monstruo alemán que, seguido por dos tanques ligeros, ensayó infiltrarse en las líneas inglesas. Fue inútil. Chocó el carro germano con el mencionado inglés, que le rechazó. Otros trece tanques alemanes, aprovechando la niebla y las nubes de gas, pudieron traspasar las líneas inglesas sin que fuesen percibidos. Pero en la retaguardia aliada se les echaron encima unos tanques ingleses, entablando una lucha encarnizada de tanque contra tanque en la que todos los carros alemanes fueron puestos fuera de combate. Fue un día asaz memorable en la historia de los tanques. Primeramente porque los tanques alemanes, de un modo sorprendente, habían podido lanzarse al ataque y cubrir el avance de su infantería, que logró ocupar Villers Bretonneux y penetrar en el bosque de al lado. En segundo lugar por la certera actuación de los tanques ingleses, cuya máquina principal puso fuera de acción al carro alemán que acudillaba a todos los demás. Con esto se detuvo a la infantería alemana, castigada después fuertemente por los «wippets» ingleses. Merced a los carros de combate de los aliados el ataque alemán fracasó por completo y la moral de la tropa propia se reforzaba de nuevo de tal manera que pudo resistir toda la línea y huir de la ofensiva enemiga.

Este día se puso de relieve la superioridad absoluta de un instrumento móvil armado y acorazado en contra de una masa de gente desprovista de esta protección. Además, se manifestó la supremacía de los modelos pesados que utilizaban entonces los ingleses y que unía una coraza y armamento muy fuerte a una gran velocidad y movilidad. Porque en el modelo inglés únicamente cabían seis tripulantes, mientras que la tripulación de los tanques adversarios se componía de veinte hombres.

Para otras experiencias no había más tiempo. La superioridad numérica y cualitativa de los carros aliados impidió una reaparición de los tanques alemanes en los campos de batalla en la gran guerra. El día del armisticio, en el mes de octubre de 1918, los alemanes poseían solamente, según los datos de origen aliado, cincuenta y seis vehículos. Después de la gran guerra el carro de combate ha sufrido profundas modificaciones. La primera nación que pudo experimentar la transformación introducida en los tanques fue Italia en su última guerra con Abisinia. Los fascistas enviaron a Africa un crecido número de carros de combate construidos por la casa Fiat, cuyas características conocemos hoy por ser los empleados en el Ejército enemigo.

Estos tanques son bajos de relieve hasta el extremo de que un hombre de elevada estatura extendiendo el brazo horizontalmente puede hacer pasar un carro de combate debajo de su brazo. Los de batalla son más anchos y poseen por esto más estabilidad. Su velocidad basta para que puedan seguir a una columna motorizada y su armamento consiste en ametralladoras montadas sobre torres giratorias o también con un pequeño cañón de cincuenta y siete milímetros. Estos tanques fueron empleados en la guerra de Abisinia con un éxito discutible, pues en uno de los combates librados frente a Adua cayeron en poder de los abisinios nueve unidades, que después hicieron su aparición en las filas abisinias. Hasta entonces los carros de los italianos no chocando con ninguna máquina enemiga, pudieron avanzar de victoria en victoria. Pero cuando se con-

frentaron diversas piezas de este mismo modelo los resultados eran desfavorables en grado sumo. Ciertamente que los abisinios, que no tenían ni personal ni adiestramiento, perdieron en el duelo de tanques. Pero tampoco los italianos salieron ganando. Y todos los observadores militares salta a la vista la inferioridad del tanque italiano. Prueba mucho más elocuente aún del poco valor de los carros italianos la dan a diario los acontecimientos de nuestra guerra. De sobra es conocida la gran derrota de los vehículos italianos en Guadalajara. Pero ya antes, en las orillas del Jarama, hubo un duelo de tanques en el que se manifestó claramente la supremacía de nuestra arma motorizada.

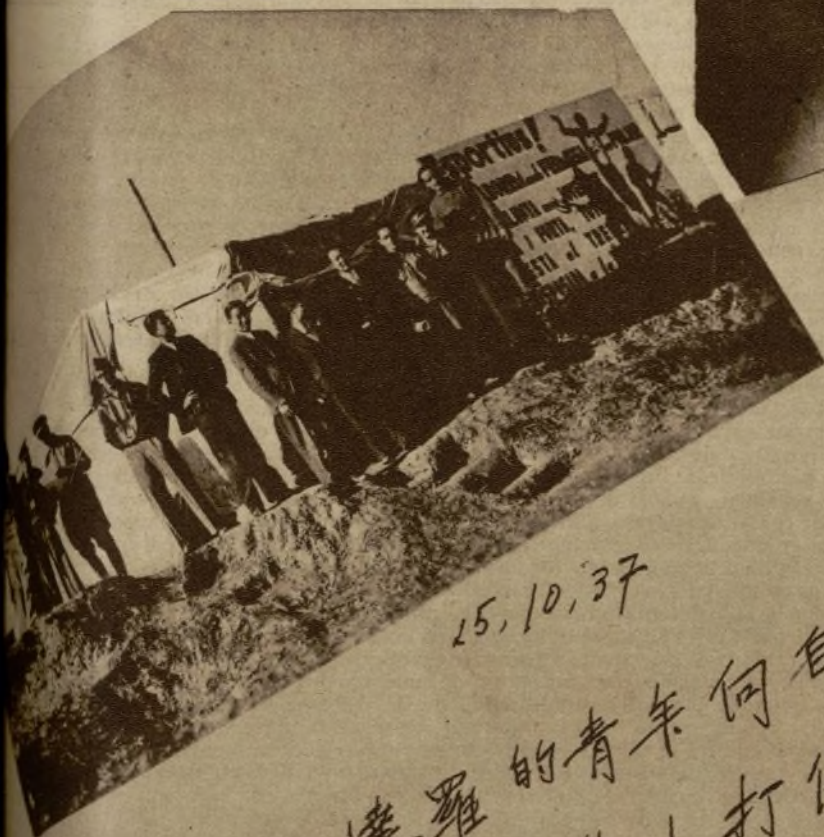
En el frente del Jarama, cuando la tercera ofensiva sobre Madrid, los fascistas atacaron con una masa de tanques ligeros y pesados, a los que opusimos los nuestros. Reinó una batalla muy dura, los tanques enemigos tuvieron que retroceder, quedando en el campo ocho averiados. Queríamos nosotros recuperarlos y el intentarlos vieron a avanzar los tanques contrarios. De nuevo salieron nuestras máquinas, que con relativa facilidad pudieron parar la marcha de los vehículos fascistas. Acto seguido se libró una batalla de infantería, en la que no pudieron participar los carros de asalto. Hubo otros duelos más: en Guadalajara, en Belchite, en Fuentes de Ebro. La prudente reserva que las circunstancias actuales aconseja nos impide hablar sobre este tema en detalle. Indudablemente llegarán a deducirse con el tiempo conclusiones definitivas sobre la eficacia de esta arma tan discutida, sobre su táctica y su estrategia. Es España hoy día el gran campo de experimentación de la más moderna máquina de guerra: el tanque.

(Continuará.)

A JUVENTUD C H I N A C O N N O S O T R O S



El joven mariscal del ejército chino Changhsueiliang.



15, 10, 37

團結加達羅的青年向自由
和平的大路邁進！打倒法
西斯。中國青年永遠和你們一
同奮鬥，爭取最後勝利！
陳桂天
王景倫



Una delegación de jóvenes estudiantes chinos que se encuentra actualmente entre nosotros ha inspeccionado estos días los Campos y Centros de Instrucción de Barcelona y sus alrededores, comprobando con admiración cómo se arma la juventud catalana para cualquier necesidad de nuestra guerra de Independencia. El Jefe de la delegación china nos ha honrado con las siguientes palabras: «Juntad todas las fuerzas de la juventud catalana en la lucha por la libertad y la paz. ¡Abajo el fascismo internacional! ¡La juventud está siempre al lado de nuestros hermanos españoles y catalanes para luchar hasta la victoria final!»

El aparato de escuela rodando a la pista de arranque, verificación del motor y últimos preparativos para el despegue.



LOS aviadores más afamados, los Santos Dumont, Farman, Latham, Paulhan, los hermanos Gabriel y Charles Voisin, para enumerar sólo algunos de los héroes de la incipiente era de aviación, eran tanto los inventores o constructores de sus aeroplanos como sus propios instructores. Cada «vuelo» —en aquella época aún poco más que un modesto salto— les significaba una ecuación con dos incógnitas, ya que ignoraban si su aparato volaría y cómo tenían que arreglárselas ellos mismos para volar. Al crearse, por fin, un tipo bastante ligero del motor de explosión recién inventado, cuya potencia correspondía a las necesidades de la aviación, quedó terminado de un golpe el período de los pequeños saltos y experi-

IVOLAR!

mentos. El alcance de su aplicación a los aparatos «más pesados que el aire» quedó manifiesto el 25 de junio de 1909, fecha conmemorable en que Louis Blériot logra volar sobre el Canal de la Mancha. En Pau, bajo el cielo de Francia, Wilbur Wright practicaba el vuelo con motor, instruyendo en ese mismo año sus primeros alumnos en el arte de volar, entre ellos el Conde de Lambert, P. Tissandier y L. Gerardville. Un año

más tarde se establecen escuelas de vuelo con motor también en Alemania, donde hasta entonces se había cultivado más el principio de «menos pesado que el aire». El título de piloto número 1 fué conferido, en 1910, al fabricante August Euler, quien había adquirido en 1908 la licencia de construir biplanos Voisin en ese país, para salir del estado de experimentos más o menos estériles por falta de aparatos competentes de construcción nacional.

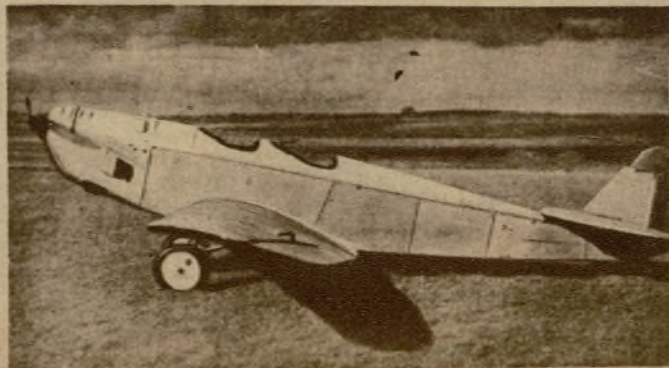
Sin embargo, en aquella época, para la obtención del título de piloto, aún se pedía poco más que unas cuantas vueltas alrededor del aeródromo y una duración de vuelo bastante reducida. Después de 1914, el avión, convertido en arma de guerra, causó una formidable evolución de la aviación y, conforme a las exigencias de la guerra mundial las naciones beligerantes creaban escuelas de aviación militar en número creciente de año en año, con objeto de preparar debidamente sus pilotos de guerra.

Sin detenernos en detalles reproducimos a continuación el párrafo característico del diario de guerra del conocido aviador Richthofen, en el cual describe sus impresiones al volar solo por primera vez (en octubre de 1915), después de veinticinco vuelos en compañía de su instructor: «Hay momentos en la vida que causan una asombrosa excitación nerviosa; por ejemplo, cuando a uno le ordenan volar solo la primera vez. Cuando una tarde me dijo mi instructor: «¡Anda, pues; ahora, a volar solo!», estaba a punto de contestarle: «Me da demasiado miedo.» Pero como el defensor de su patria nunca debe pronunciar esta palabra, no me quedaba más remedio que tragarme las injurias que iba a proferir, y me subí al aparato. Mi instructor volvió a explicarme una vez más el funcionamiento de los mandos, pero ya no me fijé mucho, pues estaba completamente convencido de que al menos me olvidaría de la mitad de lo que me explicaba. Arranqué, di gases, el aparato obtuvo su conveniente velocidad y de un golpe no pude más que hacer constar que estaba volando efectivamente. Por fin no era miedo lo que sentí, sino más bien atrevimiento. Todo ya me era indiferente; pasase lo que pasase no me habría asustado ya para nada. Efectué con menosprecio de la muerte una fantástica curva hacia la izquierda, corté gases exactamente encima del árbol que me había sido señalado previamente, esperando luego las cosas que iban a suceder. Me esperaba aún lo más difícil: el aterrizaje. Recordé exactamente las maniobras. Las efectué mecánicamente, pero el aparato reaccionó de una manera enteramente distinta de los vuelos acompañados por mi instructor. Me quedé del todo desequilibrado, hice algunas maniobras falsas, capoté y... el resultado era una vez más un «aparato de escuela». Dos días después volví a volar con todo entusiasmo y todo me salió a pedir de boca. De modo que quince días más tarde pude presentarme al primer examen. Volé los «ochos» (∞) reglamentarios, efectué los aterrizajes ordenados, bajé muy orgulloso de mi aparato y, ante mi asombro más grande, me dijeron que había salido reprobado de las pruebas. Ya no me quedaba más remedio que repetir mi primer examen después de algún tiempo.»

Pasan los años; sigue haciendo progresos la aviación, ya otra vez orientada pacíficamente. Charles A. Lindbergh, en su romántica biografía, nos refiere que, terminados sus estudios, se decide a dedicar su vida a la aviación, entrando en 1922 como obrero en una fábrica de aviones, para llegar a conocer a fondo motor y aparato. No había entonces en los Estados Unidos de Norteamérica reglamentos de vuelo oficiales, ni departamento de aviación en el Ministerio. Funcionaba una escuela de vuelo anexa a la fábrica, pero, debido al mal tiempo que reinaba, Lindbergh no logró hacer más que ocho vuelos con su instructor en dos meses. Tampoco llegó a terminar dicho cursillo por la razón curiosa, aún ininteligible, que la fábrica le pidió una suma tan elevada en calidad de garantía del aparato para su proyectado primer vuelo sin instructor, que Lindbergh no estaba en condiciones de satisfacerla. Así, cuando algún tiempo después adquirió en una subasta de material de guerra sobrante, al precio de quinientos dólares, un aparato Jenny con motor Curtiss OX - 5, no pudo salir del campo de aviación porque nunca había volado solo.

Por fin aterrizó un conocido de él en ese mismo campo, quien le sacó del apuro haciendo con Lindbergh unos vuelos de «entrenamientos», pues sólo le confesó haber perdido algo la práctica después de unos meses sin volar.

Y luego empieza una serie de viajes aéreos a través de todo el territorio de los Estados Unidos, a veces sin llevar brújula ni mapa, o a lo mejor con un mapa automovilístico. Va de pueblo en pueblo, efectúa vuelos espectaculares y de acrobacia, a veces solo, a veces en sociedad con otro aviador; en las ferias practica saltos en paracaídas o de un aeroplano en vuelo a otro, lleva pasajeros por cinco dólares, etcétera. Cuando, por fin, en marzo de 1924 se incorpora como aspirante a piloto en la Escuela Militar de Brooks Field, contaba ya con unas trescientas veinticinco horas de vuelo. En dicha escuela reinaba una disciplina rigurosa; los alumnos que después de diez a trece horas de vuelo con instructor no resultaban preparados para volar solos corrían grave peligro de ser excluidos. Nadie podía valerse de buenas «relaciones» para salvarse; en el transcurso del año que duraban los cursillos teóricos y prácticos se apreciaban sólo el cumplimiento y la capacidad, cuya recompensa era el distintivo de piloto de las Fuerzas del Aire y luego el traslado al aeródromo de Kelly, la llamada «universidad



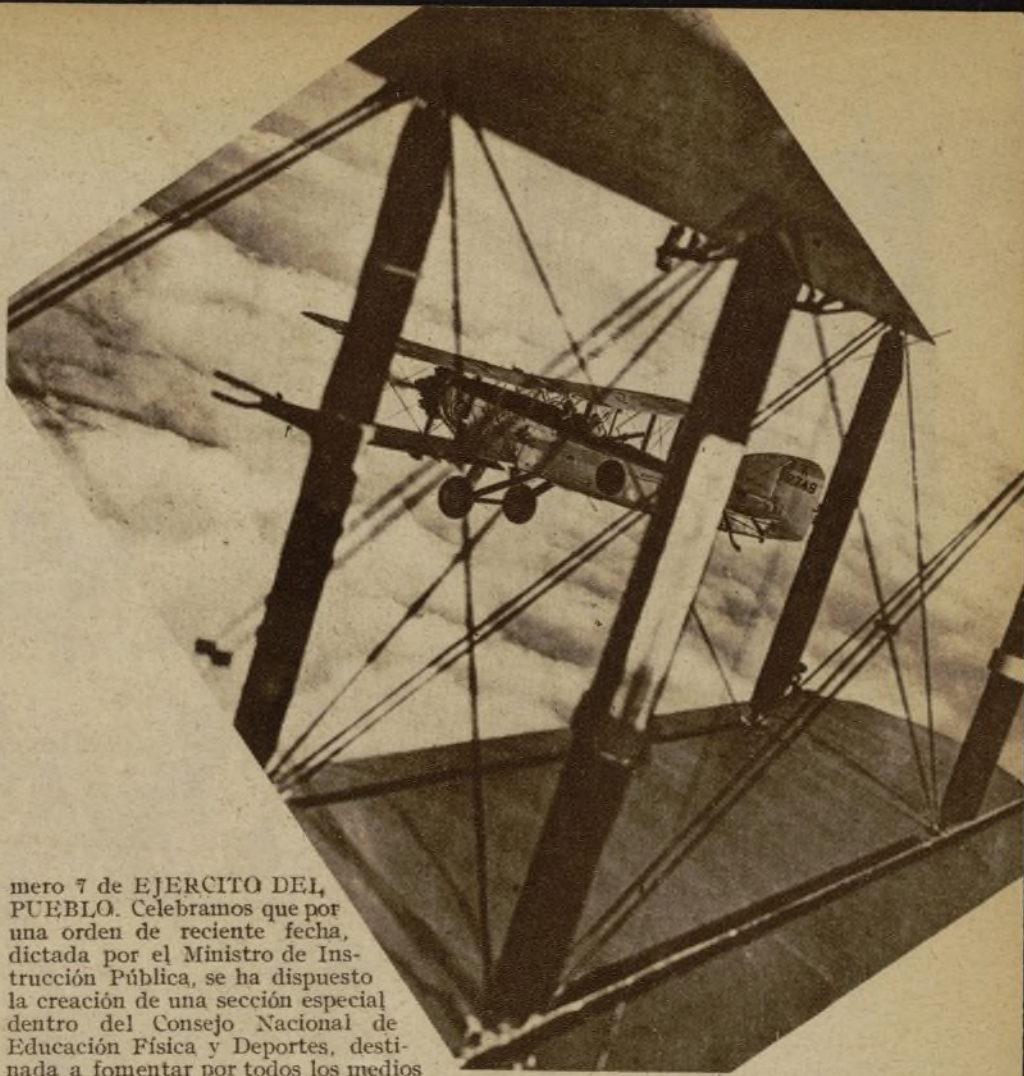
Monoplano de turismo de alas bajas, biplano con motor en serie suspendido, con instrucción de doble mando para adaptarlo a su empleo como aparato de escuela.

CACHORROS DE ÁGUILA

de los aviadores del ejército. De la clase a que pertenecía Lindbergh, de ciento tres camaradas llegaron únicamente dieciocho a ser trasladados a Kelly. Diariamente a las siete empezaban los ejercicios de vuelo hasta las once; por las tardes, de una a cinco, había clases teóricas; después de la cena era permitido a los alumnos trabajar hasta las diez de la noche, hora de la retreta. Cada sábado por la mañana había un examen y luego después disfrutaban del «week-end» (semana inglesa).

El decenio próximo pasado se caracteriza por una nueva orientación de la aviación en comparación con su pasado: mientras que en los años de la postguerra una nación tendía a superar la otra por la cantidad de aeroplanos, ahora las construcciones se rigen por la calidad. De acuerdo con los resultados de investigación que facilitaba la ciencia más reciente, o sea la aerodinámica, se han venido construyendo determinados tipos de avión según la especialidad de su empleo. Además, se ha aumentado considerablemente la seguridad de vuelo, haciéndose el aparato absolutamente independiente del tiempo. En materia de navegación se han elaborado sistemas basados sobre la telegrafía sin hilos, que permiten volar en cualquier estado atmosférico y llegar a un destino muy lejano volando sin visibilidad alguna en «vuelo ciego».

Todo lo expuesto implica una entera modificación de los sistemas de instrucción empleados hasta hace poco, entendiéndose que todo aspirante a piloto habrá de escoger una especialidad antes de dedicarse a una profesión que, más que ninguna otra, exige toda una personalidad en condiciones mentales y físicas perfectas. De acuerdo con los perfeccionamientos y especialidades, varían naturalmente también los métodos de enseñanza empleados actualmente. Indiscutiblemente uno de los más bonitos es la formación de pilotos para la aviación con motor por medio del vuelo a vela, explicado ya detalladamente en el artículo «El vuelo a vela y la juventud», publicado en el nú-



mero 7 de EJERCITO DEL PUEBLO. Celebramos que por una orden de reciente fecha, dictada por el Ministro de Instrucción Pública, se ha dispuesto la creación de una sección especial dentro del Consejo Nacional de Educación Física y Deportes, destinada a fomentar por todos los medios el deporte aéreo, los vuelos sin motor y el paracaidismo. De esta manera el Gobierno contribuye grandemente a la realización del ideal de nuestra juventud: ¡EL AIRE PARA TODOS!

No obstante, para las necesidades inmediatas de la guerra se debe echar mano de métodos más directos, que consisten en cursillos cuya duración no exceda de tres o cuatro meses. En términos generales, dichos cursillos se desarrollan de manera muy parecida a la instrucción en vuelo de turismo, ya que en ambos casos se aprende a volar con visión de suelo, excepción hecha de una u otra especialidad. Para los pilotos de guerra, naturalmente, la enseñanza teórica abarca, además, algunas asignaturas, como el tiro y otras, efectuándose igualmente el reconocimiento facultativo desde puntos de vista algo modificados.

Hacen falta aún unas cuantas indicaciones propias para facilitar a nuestros lectores una idea del funcionamiento de un avión a grandes rasgos. El cuadro de instrumentos de un avión de turismo es similar al tablero de un automóvil, con la diferencia que además de los instrumentos que indican el funcionamiento del grupo motopropulsor (contador de revoluciones, termómetro, etcétera), está equipado con instrumentos de navegación (anemómetro, como indicador de velocidad; variómetro, que indica variaciones de altura; clinómetro, indicando las inclinaciones, etcétera). Los mandos son de un funcionamiento bastante sencillo: el «mango de escoba» o palanca, que se maneja con la mano derecha, se puede mover en cuatro sentidos: empujándolo hacia delante obedece el timón de profundidad (el aparato baja, «pierde altura»); tirando del mango reacciona el timón de altura (el aparato sube, «toma altura»); movido el mango hacia los costados derecho o izquierdo obedecen los alerones de curvatura, situados en los bordes de salida de los planos, de forma que mientras uno sube el otro baja o viceversa, recuperando así el avión su posición de vuelo normal. El palonier es accionado por los pies, por cuya razón es llamado también timón de pie; en muchos casos dos pedales hacen las veces de este timón de dirección, que se usa para el vuelo en curvas. Los aparatos de escuela llevan mandos dobles para que el alumno y su instructor puedan alternar según conveniencia durante el vuelo.

Se desprende de lo expuesto que los movimientos de mando propugnan a facilitar al aviador su manejo, al sentir natural: «picando» baja el aparato, mientras que sube «encabritando» (tirando del mango); al movimiento del timón de dirección hacia la izquierda corresponde el del aparato hacia la izquierda, etcétera. La manivela de gas queda al alcance de la mano izquierda; moviéndola hacia delante se aumentan y hacia atrás se reducen gases. Sin embargo, el aficionado puede hacerse cargo de las dificultades de pilotaje considerando que el avión se mueve alrededor de tres ejes, el longitudinal, el transversal y el vertical, y que, una vez sumergido en el «mar» atmosférico, está expuesto a cada momento a la acción de ráfagas, etcétera, que requieren continuamente una atención muy concentrada del piloto para ser contrarrestadas convenientemente. Despegue y aterrizaje se efectúan con viento de cara. En los aeródromos se acostumbra tener extendido sobre el suelo un trozo de tela blanca en forma de «T», que indica al piloto que desea aterrizar la dirección de viento al nivel del campo. En algunos campos, al mismo efecto, se han instalado «estufas» subterráneas, de las cuales salen continuamente vapores blancos y densos, visibles perfectamente desde muy lejos.



última palabra de la ciencia de destrucción: oficiales bombarderos haciendo ejercicios de puntería en el dispositivo «bomba-alfombra», utilizando al efecto un «bomba-alfombra» que gira sobre cilindros, produciendo el paso de la alfombra la impresión de estar a bordo de un avión en pleno vuelo. Por comparación del material reproducido en la alfombra con la reproducción del paisaje, fotografiado desde un aeroplano, se puede apreciar la eficacia de esta enseñanza «objetiva» en las escuelas de aviación militar.



Ayuntamiento de Madrid



Aterrizaje de un aparato de escuela sobre la «T» de aterrizaje.

DIRECTOR: ÁNGEL ESTIVILL

Talleres Gráficos de la Sociedad General de Publicaciones, E. C. - Borrell, 243-249. Barcelona

ejército del nuevo

No 11 • 29 DE OCTUBRE 1937

Véanse en este número las amplias informaciones sobre la EDUCACIÓN MILITAR DE LA JUVENTUD EN TODOS SUS ASPECTOS: GIMNASIA, INSTRUCCIÓN, SANIDAD, AVIACIÓN