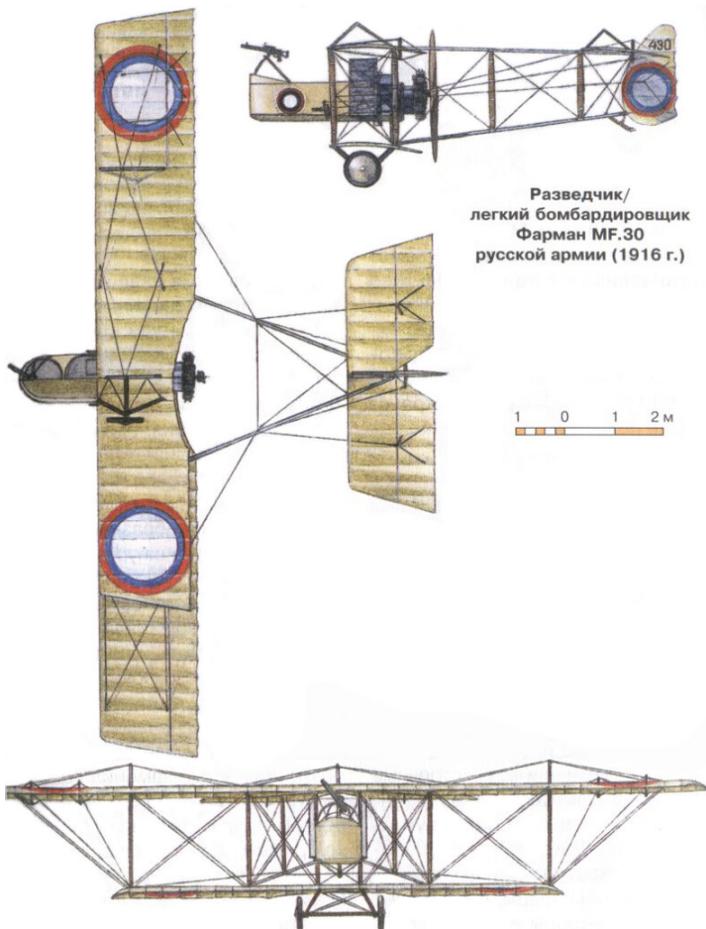


LAS ALAS DE MAKHNO

Historia de la «Fuerza aérea» de la Makhnotchina



ÉDITIONS

CNT AIR

LAS ALAS DE MAKHNO

Historia de la «Fuerza aérea» de la Makhnotchina

| | |
|--|-----------|
| HISTORIA DEL EJÉRCITO DEL AIRE DE LA MAKHNOVCHINA | 1 |
| MAKHNO | 13 |
| APÉNDICE : ANATRA, UN PIONERO DE LA AERONÁUTICA RUSO-UCRANIANA .. | 17 |

Folleto publicado en solidaridad con el Colectivo de Trabajadores de Industrias Aeroespaciales en Lucha

El Colectivo de Trabajadores Aeroespaciales en Lucha nació durante la pandemia de Covid-19. Tras un cierre general, la actividad se ha reducido de forma preocupante. Los grandes accionistas al frente de las grandes empresas se apresuraron a lanzar su plan para ahorrar dividendos y aumentar sus márgenes en el proceso. Los planes de protección del empleo (PSE/ERE), los acuerdos de rendimiento colectivo (ARC) y los planes de despido son sólo términos técnicos e hipócritas, procedentes de una recesión económica de la que no somos responsables. Estos planes son financiados en parte por el Estado, es decir, por todos nosotros, pero en beneficio exclusivo de los accionistas y de la patronal. Desde entonces, el negocio se ha recuperado, pero nuestras condiciones de trabajo siguen deteriorándose mientras nuestros salarios siguen estancados.

Ante su desprecio, decidimos organizarnos colectivamente, sin etiquetas, fuera del marco sindical, y afrontar juntos esta crisis.

Empleados de la industria aeronáutica y de otros sectores, ya es hora de unirse y actuar por una vida más digna. ¡¡¡Colectivos por todas partes!!!

Encuentre el colectivo aquí:

<https://www.facebook.com/collectif.travailleurs.en.lutte>

Póngase en contacto con nosotros por correo electrónico:

collectif_lutte@riseup.net

Historia del ejército del aire de la Makhnovchina

por Vladimir Tchop,

Profesor asociado del Departamento de Estudios Ucrainianos de la Universidad Técnica Nacional de Zaporozhye, candidato a ciencias históricas

Título original: История военно-воздушных сил махновского движения, subido el 11 de noviembre de 2021

Traducción al francés: CNT-AIT Francia, junio de 2022

Traducción al castellano: Jorge JOYA , julio de 2022

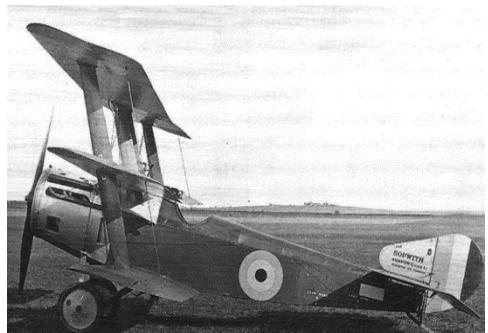
La retórica de la URSS redujo la Makhnovchina a un fenómeno gansteril, kulak e insignificante, pero en realidad la Makhnovchina fue un gran movimiento social en la lucha por una Ucrania libertaria: una federación obrera de auténticos consejos de aldea y de trabajadores. Los majnovistas controlaban vastos territorios y ciudades, se dedicaban a construir carreteras, escuelas y hospitales, socializaban y colectivizaban la propiedad de los terratenientes y, al mismo tiempo, gozaban de gran popularidad entre los aldeanos. En el ámbito de la revolución no faltó el Ejército Revolucionario Insurgente Ucrainiano (majnovistas), que llegó a contar con 100.000 combatientes y disponía de artillería, servicios de inteligencia y contrainteligencia, trenes blindados e incluso aviación en su cuartel general. Sabemos lo complejo e innovador que era el sector de la aviación en aquella época, por lo que el mero hecho de que los majnovistas dispusieran de material aeronáutico los distingue cualitativamente de otros movimientos insurgentes y revolucionarios de la época.

La historia de las fuerzas aéreas del movimiento majnovista es corta, porque en diferentes momentos del movimiento nunca tuvieron más de un avión en funcionamiento en su haber. Comenzó en la ciudad de Ekaterinoslav el 29 de diciembre de 1918, cuando los aviones cayeron por primera vez en manos de los majnovistas. Para entonces Néstor Makhno había formado una alianza con los

bolcheviques a nivel provincial y se le dio oficialmente el cargo de comandante en jefe del Ejército Revolucionario Obrero y Campesino Soviético de la región de Ekaterinoslav. El ejército, formado por las fuerzas combinadas de los anarcos-majnovistas y los rebeldes «rojos», atacó Ekaterinoslav el 27 de diciembre de 1918, y en la noche del 29 de diciembre expulsó a las tropas del UNR¹, dirigidas por Symon Petlyura. Los republicanos en retirada dejaron 7 aviones en el aeródromo de la ciudad. Los Petlyuristas no habían podido utilizarlos contra los atacantes debido a la falta de pilotos y de combustible. Sin embargo, Makhno se involucró en la aventura de la toma de la ciudad para hacerse con este botín de guerra, ya que los aviones debían ser una digna decoración, [la «guinda del pastel»] de la pirámide de bienes militares incautados por los majnovistas.

Pero los majnovistas no pudieron sacar sus trofeos de la ciudad: primero, empezaron las discusiones con los comunistas sobre el reparto del botín, luego hubo una estúpida avería en su tren y, finalmente, una repentina contraofensiva de las tropas republicanas. Los insurgentes tuvieron que abandonar la ciudad y los aviones a toda prisa.

En enero de 1919, el acuerdo de unión entre los comunistas y los majnovistas se renovó a un nivel superior. El distrito majnovista mantuvo su autonomía y los destacamentos insurgentes formaron la 3ª brigada de la división del bolchevique Pavel Dybenko. El 22º Escuadrón Aéreo del Ejército Rojo fue asignado a la división, y sus aviones debían ahora apoyar las acciones majnovistas desde el aire en triplanos Sopwith

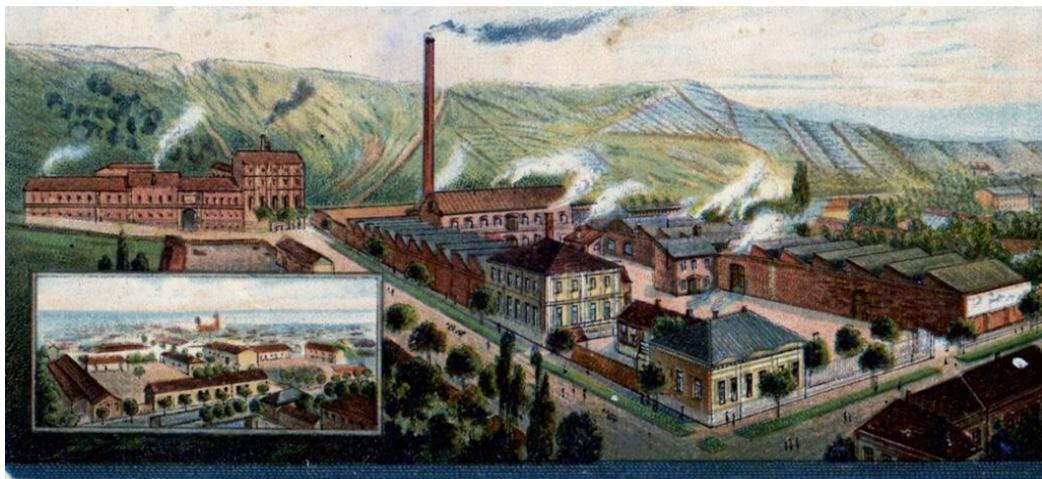


Triplano Sopwith

¹ UNR: La República Nacional Ucraniana (Українська Народна Республіка, *Oukraïns'ka Narodna Respublika*) fue una república que ocupó gran parte del territorio de la actual Ucrania tras la revolución rusa de 1917. Fue dirigido por Mykhailo Hrouchevsky, Volodymyr Vynnychenko y posteriormente Symon Petliura. Su nombre fue adoptado el 20 de noviembre de 1917.

Así, a principios de marzo de 1919, los pilotos militares Ionin y Bulgakov realizaron una misión en Gulyaipole. El 7 de marzo de 1919, a las 9.30 horas, los pilotos cargaron seis bombas de 25 libras y despegaron para realizar un reconocimiento aéreo planificado a lo largo de la ruta Gulyaipole – Tsarekonstantinovka – Alto Tokmak – Blumenthal – Orekhov de la colonia alemana. En Tsarekonstantinovka, que había sido capturada por los guardias blancos del grupo del general Vladimir May-Maevsky, los pilotos bombardearon los edificios de la estación desde una altura de 1100 m, y según los informes, tuvieron bastante éxito. Por supuesto, no volaron a Orekhov, inmediatamente después de Tokmak volvieron a su base. Un fuerte viento en contra a 1.800 m de altura hizo que el depósito de combustible se desbordara y los pilotos, que tenían mucho frío, regresaron a Gulyaipole, donde informaron de sus observaciones sobre las fuerzas enemigas concentradas. El mando majnovista de la 3ª brigada «Zadneprovskaya» estaba bastante satisfecho con los aviadores, y no le importaba en absoluto tener sus propios aviones.

La oportunidad de disponer de aviones llegó poco después del 15 de marzo de 1919, cuando los mahnovistas lograron capturar Berdiansk. Aquí, en 1914, una sociedad anónima franco-belga había creado una fábrica de aviones. Más concretamente, parte de la capacidad de la fábrica de maquinaria de Berdiansk «Viuda Matthias e Hijos» se había reorientado a la producción de aviones.



Заводъ земледѣльческихъ машинъ
„ВД. МАТІАСЪ И СВЪЯ“ ВЪ БЕРДЯНСКЪ.

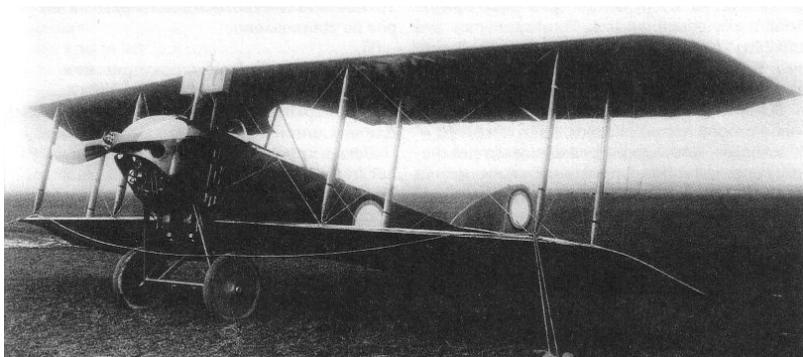
Fábrica de maquinaria agrícola «Viuda Matthias e hijo» en Berdiansk

La fábrica ensambla principalmente máquinas a partir de piezas de recambio. Los trabajadores de la ciudad costera fueron capaces de producir dos tipos de aviones: el pesado «Farman-30» y el ligero de reconocimiento «Anatra». Por desgracia para Makhno, las instalaciones de producción de la fábrica habían sido prácticamente destruidas en 1917-1919.

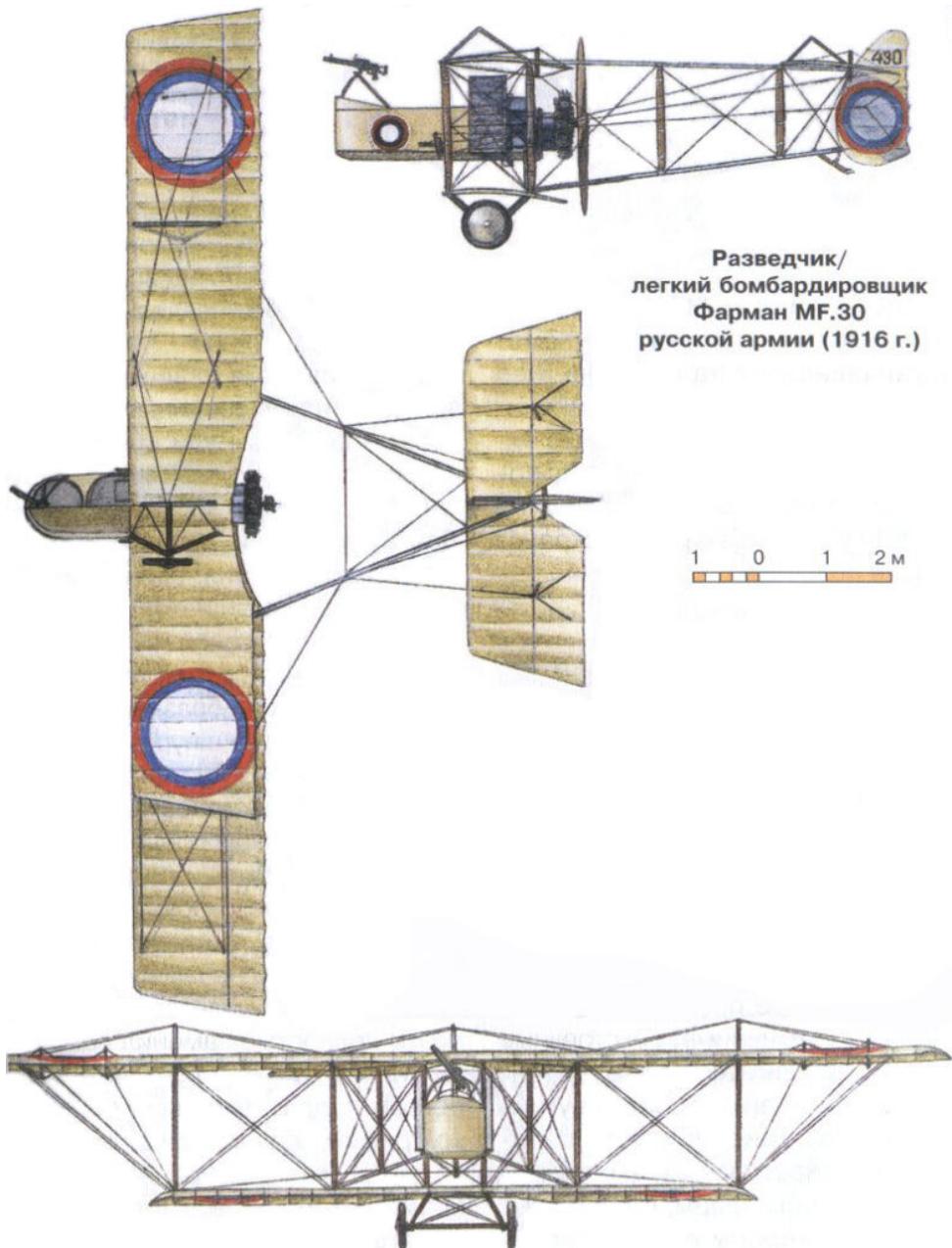
Pero algo había quedado en las ruinas de la fábrica. El mayor trofeo incautado por los majnovistas en Berdiansk fueron los restos de cinco aviones Farman-30 encontrados en los almacenes de la ciudad. En el desguace de chatarra y madera contrachapada, los entusiastas ojos de los majnovistas pudieron vislumbrar los cimientos de una fuerza aérea rebelde. El Ejército Blanco de Voluntarios de Crimea-Azov, en retirada, no tuvo la oportunidad de sacar los aviones de la ciudad. Habían intentado sabotearlos lo mejor posible durante su retirada, pero no hasta el punto de ser incapaces de montar un avión que funcionara a partir de cinco rotos. El 17 de marzo de 1919 el comandante de la brigada Néstor Makhno, en un telegrama dirigido al personal de la 1ª división «Zadneprovskaya», pidió que se enviaran a Berdiansk buenos mecánicos y pilotos que empezaran a reparar los aviones con las piezas de repuesto enviadas desde el norte. Se encontraron especialistas y en una semana el trabajo estaba hecho.



Farman 30

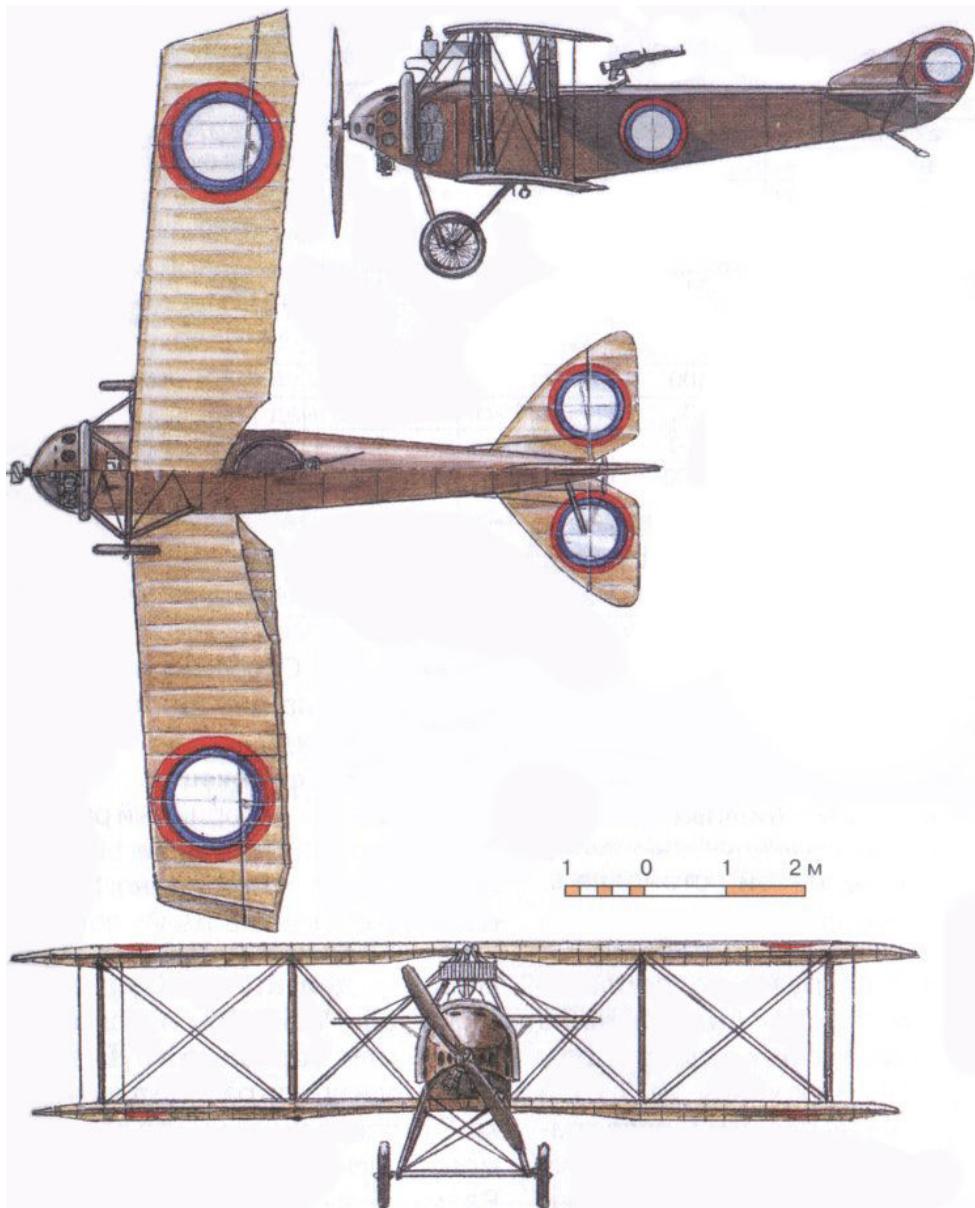


Anatra



Разведчик/
легкий бомбардировщик
Фарман MF.30
русской армии (1916 г.)

Farman-30 con los colores del ejército ruso (1916)



Anatra con los colores del ejército ruso (1916)

El avión Farman-30 lleva el nombre de los hermanos Henri y Michel Farman, pilotos y diseñadores de aviones franceses, que lo desarrollaron, mejoraron y comercializaron. El modelo de Berdiansk era ya la trigésima versión. En las fábricas del Imperio Ruso se producían estos aviones desde 1916. Los expertos consideraban que el Farman era un avión barato y fiable. Al mismo tiempo, el avión tenía poca maniobrabilidad y baja velocidad, lo que lo convertía en una presa fácil para los cazas. Pero debido a la ausencia generalizada de aviones «blancos» en el frente mahknovista, esta circunstancia pudo ser ignorada.

Los aviones mahknovistas tenían alas de doble cara, de perfil fino y con una funda de lino.

El fuselaje y los largueros de las alas estaban hechos de tubos de acero de diferentes diámetros. Los puntales eran tradicionalmente de alambre.

No había quilla alguna, la botavara de cola estaba terminada por timones.

El armazón de la góndola de los aviadores estaba hecho, de acuerdo con las normas, de largueros de fresno, que estaban revestidos de madera contrachapada. Un gran depósito de combustible con una capacidad de hasta 90 litros permitía a la aeronave permanecer en el aire hasta tres horas y media. El Farman-30 era estable en vuelo, y su gran superficie alar le permitía planear durante mucho tiempo en caso de fallo del motor.

Además, el avión podía llevar varias docenas de pequeñas bombas. La hélice de propulsión, situada detrás de la góndola, permitía montar una torreta de ametralladora en la parte delantera del avión [sin que la hélice lo impidiera] y disparar sobre todo el hemisferio delantero del avión.

Sin embargo, hubo una complicación con el uso del avión de Berdiansk por parte de los majnovistas. Según el esquema del Estado Mayor del Ejército Rojo, una escuadra aérea sólo podía estar subordinada a una división, y desde luego no a una brigada de rango inferior, como lo estaban las fuerzas armadas del movimiento majnovista, aunque en número ya se acercaban a la fuerza de la división. Por lo tanto, según la normativa, el avión debería haber sido puesto a disposición del personal de Dybenko. Pero las motivaciones políticas se impusieron. Los majnovistas no eran una brigada ordinaria dentro del Ejército Rojo: eran sus aliados políticos, con los que había que contar. En consecuencia, Pavel Dybenko decidió regalar el avión a Nestor Makhno durante su visita a Berdiansk a finales de marzo de 1919. Y no tanto para divertir a un aliado, sino para dormir su vigilancia. Durante esta visita, los bolcheviques habían planeado acabar con la vida de Batko, «eliminandolo» del mapa político de Ucrania. Después de eso, el avión (si se desea) podría haber sido tomado por los bolcheviques

Pero los majnovistas comenzaron a utilizar el avión sin esperar la autorización del líder bolchevique y la ceremonia oficial de entrega de las llaves del avión. El avión participó en la toma de Mariupol por los majnovistas los días 28 y 29 de marzo de 1919.

Como ya se ha dicho, el Farman-30 tenía suficiente combustible para volar de Berdiansk a Mariupol y volver. Además de las labores de reconocimiento, se lanzaron bombas desde un avión en el territorio del puerto de Mariupol, donde se concentraba la artillería enemiga que disparaba contra el avance de los majnovistas.

Pero el avión majnovista hizo su mayor contribución a la historia en el «asunto Padalka». Esta historia extremadamente instructiva merece un relato detallado.

El anarquista P. Arshinov recordaría más tarde: «*Makhno recibió repetidamente advertencias para que no fuera, de ninguna manera, a Ekaterinoslav o Kharkov, porque cada convocatoria oficial sería una trampa que le llevaría a la muerte*». Pero a finales de marzo de 1919, el *bogatir*² y simplón, P. Dybenko, jefe de la 1ª división «Zadneprovskaya», superior inmediato de Makhno, le convoca en el cuartel general de la división en Yekaterinoslav, para pedirle que haga su informe. Por supuesto, Makhno no fue a ninguna parte, diciendo que estaba demasiado ocupado preparando el ataque a Mariupol, y acordó con Pavel Dybenko que viniera a verlo él mismo.

Después, el 28 de marzo de 1919, Makhno le dijo a su ayudante A. Chubenko que Dybenko iba a Berdiansk para matarlo «*desde la esquina de una calle*» con la ayuda de sus guardias. Cuando Dybenko llegó, todas las tropas rebeldes estacionadas en Berdiansk se habían puesto en alerta. A pesar de que el «*Natchdiv*»³ había llegado a última hora de la tarde, se organizó una concentración. Inmediatamente anunció que el avión había sido transferido a la 3ª brigada de la división «Zadneprovskaya» para su uso personal. Tras el mitin, Makhno, agradecido, pidió a Dybenko que fuera al cuartel general, al Hotel Metropole.

Al llegar a las habitaciones, Makhno, en presencia de varios de sus más fieles comandantes, declaró que los comunistas querían matarlo con la participación de Dybenko. La situación se desarrollaba como en una película de Hollywood. En estas condiciones, el impetuoso Makhno podía disparar fácilmente al líder comunista, que acababa de alabar las hazañas de su subordinado ante el público. Pero Dybenko no se preocupó. El comandante comenzó a refutar las sospechas de Makhno y le pidió que le acompañara a una sala aparte para mantener una conversación

² Héroe de cuentos y de rúbricas que realiza hazañas de carácter patriótico o religioso en los puestos de avanzada de la antigua Rus', la Ucrania medieval.

³ Natchdiv: jefe de división del comandante del Regimiento Pokrovsky de la 3ª Brigada – Andrei Padalka.

importante y no pública. Los dos comandantes se dirigieron a una sala contigua y hablaron durante mucho tiempo. Sabiendo lo que ocurrió al día siguiente, es lógico suponer que fue entonces, en privado, cuando Dybenko reveló a Makhno el plan secreto de Makhno para eliminar la élite insurgente mediante un golpe de estado del comandante del regimiento Pokrovsky de la 3ª brigada

Parece que este plan fue considerado por la dirección comunista como un plan de reserva en caso de que Dybenko no pudiera enfrentarse a Makhno en Berdiansk. Estaba previsto que cuando la delegación majnovista regresara del Mar de Azov, el regimiento de Padalka debía atacar Gulyaipole desde el norte, arrestar el cuartel general majnovista allí y capturar a toda la delegación de Berdiansk, incluido Néstor Makhno, en la estación de Gulyaipole.

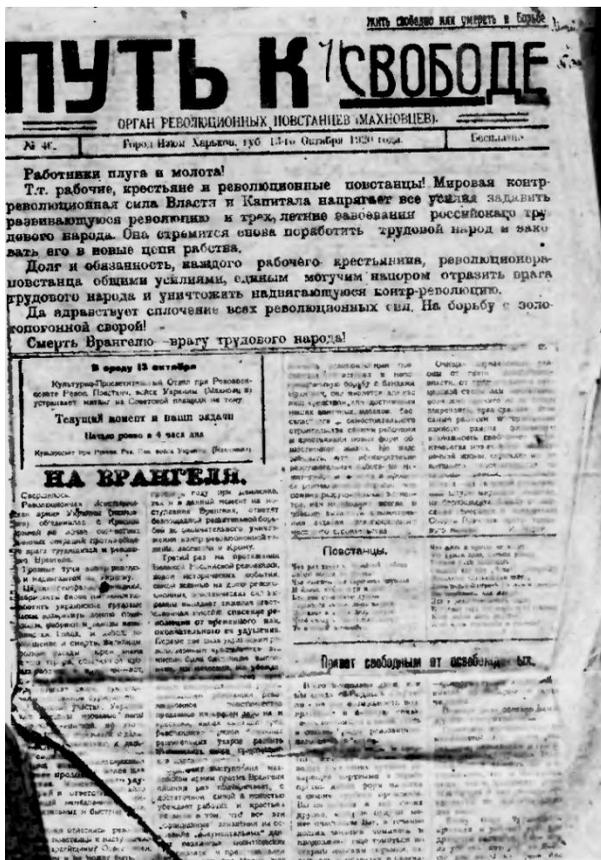
Después de lo que había escuchado del oficial bolchevique, Makhno decidió no hacerle ningún daño. Al día siguiente, en cuanto el tren de P. Dybenko salió de Berdiansk, Makhno corrió inmediatamente al descampado cercano a la fábrica, donde ya le esperaba el avión con el motor encendido. El avión tomó el rumbo hacia el pueblo de Gulyaipole, la «capital» makhnovista.

El 31 de marzo de 1919, llevó a Nestor Makhno a las estepas cercanas al pueblo. Pierre Arshinov escribe al respecto: «... por parte [de los comunistas] se intentó matar a Makhno ... El comandante de un regimiento, Padalka, sobornado por los bolcheviques, había recibido sus instrucciones: atacar a Gulyaipole desde Pokrovskoye cuando Makhno estuviera allí para capturarlo a él y al cuartel general. El complot fue revelado por el propio Makhno cuando estaba en Berdiansk... El complot se impidió sólo porque Makhno tenía un avión a mano, con el que consiguió recorrer la distancia de Berdiansk a Gulyaipole en dos horas y pico. Tras desembarcar en las afueras de Gulyaipole, Makhno se dirigió al pueblo y se encontró con un destacamento de Feofan Skomsky, que le era fiel. Juntos atacaron por sorpresa el campamento de los Padalkovitas. Los organizadores del complot fueron tomados por sorpresa, detenidos y fusilados inmediatamente. Luego el avión regresó a Berdiansk.»

A partir del 13 de mayo de 1919, el avión fue asignado al personal de la 2ª brigada de la 1ª División Insurgente Ucraniana, en la que se reorganizó la antigua 3ª brigada makhnovista «Zadneprovskaya». La 2ª brigada estaba compuesta por insurgentes de Azov, y el avión estaba estacionado como antes: en Berdiansk. En junio-julio de 1919, tras la retirada voluntaria de Makhno y los majnovistas hacia el oeste, los rastros del «Farman» majnovista se desvanecieron.

Un nuevo intento de levantar un avión anarquista en el aire fue realizado por los majnovistas en el otoño de 1919 y de nuevo en Berdiansk. En el verano de 1919, los hombres de Denikin instalaron en la ciudad militar un gran almacén de material

militar en el territorio de la fábrica del Arsenal Varshavsky. El 13 de octubre de 1919, durante el asalto de los mahnovistas a Berdiansk, este almacén quedó bajo el fuego de la artillería. Un proyectil perdido explotó sobre el primer piso de minas y proyectiles, provocando una reacción en cadena, con todas las demás municiones explotando por la detonación. Estas explosiones enterraron los restos del ejército de la Guardia Blanca y su equipo militar como si estuvieran en un asador. Una vez terminadas las explosiones, los mahnovistas comenzaron a contar los trofeos que habían sobrevivido. Recogieron 2.000 proyectiles, 26 cañones británicos y rusos, 3.000.000 de municiones, 50 ametralladoras, 30 camiones, 5 vehículos blindados, 5 coches, 2 motos y, por último, un avión que había sobrevivido al fuego, un hallazgo del que informó alegremente el 16 de octubre el periódico mahnovista «El camino a la libertad».



Periódico «El Camino a la Libertad» [Put k svobody, Путь к свободе, órgano revolucionario de los insurgentes (mahnovistas)]

El 14 de octubre de 1919, Makhno llegó a Berdiansk con el jefe del estado mayor del ejército insurgente, Victor Belash. Los majnovistas organizaron un mitin en el que los habitantes de Berdiansk fueron proclamados «*ciudadanos libres de una ciudad libre*».



Vol'nii Berdiansk (вольный бердянский, *Berdiánsk Libre*), periódico majnovista publicado en Berdyansk, número 1, 7 de octubre de 1919

Luego miraron los trofeos. No se encontró ningún piloto de avión, por lo que el avión capturado nunca despegó. Los majnovistas se vieron obligados a retirarse precipitadamente de Berdiansk, tras el avance de la Caballería Blanca de Andrei Shkuro desde el norte hacia Velikiy Tokmak y Pologi. Los majnovistas abandonaron Berdiansk el 4 de noviembre de 1919 y se retiraron hacia el noroeste, en dirección al Dniéper.

Los majnovistas tuvieron que volver a enfrentarse a la aviación seis meses después, cuando estalló de nuevo el enfrentamiento con los rojos. Los aviones de este último, originalmente enviados para luchar contra Wrangel, comenzaron a bombardear y disparar a los insurgentes makhnovistas ametrallándolos en tierra. Estos últimos, en represalia, comenzaron a atacar a los rojos por la noche y a masacrarlos.

Por lo general, los insurgentes y los aldeanos locales que se habían unido a ellos descuartizaban los aviones pesados que habían capturado como trofeos, quedándose

con la lona y los cables de los aviones para sus propias necesidades domésticas y volando o quemando el resto de los restos. Sin embargo, no se apresuraron a destruir el avión de reconocimiento. Por ejemplo, a finales de agosto de 1920, en la región de Járkov, los majnovistas consiguieron capturar como botín de guerra una avioneta, que fue desmontada y transportada en una caravana de un grupo de maniobras del ejército, durante una semana. Fue visto por última vez en la ciudad de Starobelsk, provincia de Lugansk, que había sido tomada por los majnovistas el 3 de septiembre de 1920. Es muy probable que los majnovistas escondieran entonces el avión en uno de sus muchos escondites, donde permanece hoy.

En octubre-noviembre de 1920, los majnovistas concluyeron por última vez una alianza con los comunistas para una lucha común contra Wrangel. Durante esta alianza, los majnovistas no perdieron su gusto por la tecnología aeronáutica. El piloto militar rojo N. Anoshchenko recordó que el 9º destacamento aéreo de la 51ª división de infantería, en el camino de Kakhovka a Perekop, fue atacado repetidamente por el «Batko Makhno». Y como en ese momento los rojos y los majnovistas realizaban conjuntamente operaciones contra el ejército ruso blanco en Crimea, los majnovistas, por supuesto, no querían romper o quemar los aviones de sus aliados del momento, sino que buscaban tomarlos para su propio beneficio de la misma manera que habían logrado tomar los famosos Tachanka, esos pequeños carros tirados por caballos y equipados con ametralladoras. En cambio, hubo una pérfida violación del tratado por parte de los bolcheviques, una guerra de guerrillas que duró siete meses, la locura de interminables batallas y la retirada de los majnovistas a Rumanía. En esta situación, el avión había perdido su antigua relevancia para los majnovistas.

Sin embargo, el tema de las fuerzas aéreas del movimiento majnovista encontró inesperadamente un nuevo impulso en la novela de ciencia ficción del escritor inglés Michael Moorcock «*El zar de acero*» (1972). El famoso escritor describe una realidad alternativa en la que no hubo Revolución de Octubre en 1917 y en la que la construcción de dirigibles está increíblemente desarrollada. En este libro, precursor del estilo *steampunk*, aparece un destacamento aéreo militar makhnovista, formado por aeronaves recuperadas al enemigo (el gobierno de Kerensky) y repintadas en negro. Moorcock describe el levantamiento de los cosacos ucranianos dirigido por I. Dzhugashvili, un sacerdote expulsado apodado «*el Zar de Acero*». Los anarquistas de Makhno, en dirigibles armados con torpedos y bombas, se unen a los rebeldes y juntos asaltan Ekaterinoslav, repitiendo en cierta medida los acontecimientos reales de finales de 1918. La imagen de N. Makhno en la ficción inglesa suele ser muy peculiar. Pero esta es otra historia y un tema para otro artículo.....

MAKHNO

(De nuestro corresponsal especial en Moscú)

Le Temps, martes 28 de agosto de 1934 Le Temps, Mardi 28 aout 1934



Moscú, agosto.

Nuestro periódico « *Le Temps* » (*El Tiempo*, mayor periódico de Francia de éste época) informó en su número del 2 de agosto del prematuro final del célebre Makhno, que falleció en París el 27 de julio de tuberculosis y fue incinerado en el columbario del Père-Lachaise. Los periódicos soviéticos no encontraron espacio para dedicar una necrológica al líder anarquista, ni siquiera una línea al pie de su sexta página para anunciar su muerte. Sin embargo, fue una figura muy curiosa este Néstor Makhno y ninguna conspiración de silencio logrará hacer olvidar el importante papel que el popular «Batko» desempeñó durante la revolución rusa, en particular en la lucha contra Denikin. En defecto de sus efímeros aliados bolchevistas⁴, que se apresuraron a deshacerse de él, una vez adquirida la victoria sobre los blancos, los historiadores del futuro le harán el lugar que merece entre los artesanos de la revolución.

⁴ Nota del editor: Hemos mantenido el término utilizado por el periodista de la época.

Néstor Ivanovich Makhno nació en el gobierno de Tauride en 1889, de familia campesina. Pastor, trabajador agrícola, aprendió día a día y a los diecisiete años, iniciado en las ideas anarquistas, encontró su camino. Fue en 1905, en la época en que la primera oleada revolucionaria recorría Rusia, y los castillos se encendían en el campo. Pero la represión no se hizo esperar y durante el periodo de reacción que siguió a los acontecimientos de 1905, Makhno, detenido por actos de terrorismo, fue condenado a prisión.

La revolución de febrero de 1917 le liberó, volvió a su Ucrania natal y presidió el Soviet de Gouliã-Polié. Trabajó como campesino en una «comuna» agrícola. Pero en 1918, la invasión de Ucrania por los alemanes le hizo tomar las armas. A la cabeza de varios centenares de voluntarios, se unió a las fuerzas bolcheviques que resistieron a los invasores. Las divisiones alemanas derrotan fácilmente a estas bandas mal armadas e instalan en Kiev a su máximo responsable, el hetman Skoropadski: Makhno organiza contra los alemanes, los blancos, los terratenientes, sus bandas de partisanos y – especifica sus tácticas. Escondidos en los bosques, apoyados y abastecidos por la población campesina, escurridizos, caen de repente sobre los destacamentos de requisa alemanes, vuelan las líneas de ferrocarril y los puentes, atacan los convoyes, luego pasan a la clandestinidad o, escondiendo sus armas, se transforman en pacíficos campesinos, dispuestos a responder a la primera llamada del pequeño padre «Batko». Estas tropas se mueven rápidamente sobre los «tatchanki», telegues campesinos, armados con ametralladoras que Makhno hará tan populares en Rusia y de los que vemos en la Plaza Roja, en las revisiones del 1 de mayo y del 7 de noviembre, réplicas estilizadas.

¿Su programa político?

Anarquista, quiere dar a los campesinos la tierra, a los obreros las fábricas en plena propiedad y les aconseja organizarse en federaciones de comunas libres. En otras palabras, ve a sus enemigos en los generales blancos, que quieren el regreso de los «pomiechtokhi», los Denikin, los Wrangels, y no tiene más que odio hacia los Petliuras y los Skoropotski, apoyados por los alemanes. Pero tiene poco cariño a los bolcheviques de Moscú, los comunistas cuyo programa agrario prevé la colectivización de la tierra y que rechazan la fórmula «la fábrica para los obreros». Se enfrentó tanto a los blancos como a los rojos. Por ello, se le describió como «verde (campesino)», aunque en realidad llevaba la bandera negra de la anarquía.

Sin embargo, se alió en varias ocasiones con los bolcheviques, a quienes consideraba el mal menor por el momento. En primer lugar, se trataba de aplastar a los blancos y expulsar a los alemanes. Junto con las fuerzas bolcheviques, luchó contra Petliura. A finales de 1918, tomó Yekaterinoslav (actual Dnepropetrovsk), el centro industrial y comercial del sur de Ucrania, pero no pudo mantener la ciudad. Según los historiadores soviéticos, las bandas de Makhno, resistentes a cualquier

disciplina, se entregaban a todo tipo de excesos y tenían como lema «Vencer a los comisarios, a los bolcheviques y a los judíos». Sin embargo, los actos de saqueo, terror o antisemitismo eran severamente castigados por Makhno y sus lugartenientes. Consiguió mantener su poder en el sur de Ucrania y trató de hacer realidad algunas de sus utopías: la supresión de las cárceles, la organización de la vida comunal, las «comunidades libres», los «consejos obreros libres», de los que no excluyó a ninguna categoría social. Bajo su efímero gobierno, la libertad de prensa fue total, y permitió la publicación de periódicos socialistas revolucionarios de derecha e izquierda, así como de órganos bolcheviques, junto a las hojas anarquistas.

Pero es en 1919, durante la ofensiva de Denikin, cuando el papel de Makhno y sus bandas de partisanos se vuelve decisivo. En primavera, Denikin toma la ofensiva, se apodera de Crimea y de la cuenca del Donetz y, durante el verano, avanza rápidamente en Ucrania, toma Kharkov, Kiev, Tsaritsyn, se dirige directamente a Moscú, llega en agosto a Orel, a 350 kilómetros de la capital roja. Pero, a sus espaldas, estalla una formidable insurrección campesina en la que el papel de Makhno es enorme. Denikin se ve obligado a movilizar, por frentes que se extienden sin cesar, a campesinos inseguros que la propaganda de Makhno gana fácilmente para la causa «verde». El general blanco se ha aventurado en medio de una población hostil; sus tropas se dedican a luchar contra las revueltas campesinas. En este momento, la popularidad de Makhno es enorme. Es el héroe campesino de Ucrania, que se opone ferozmente al regreso de los terratenientes. Colabora con los bolcheviques, pero él es el amo, y ellos son sólo sus segundos, Denikin se retira tan rápido como había avanzado. La caballería de Makhno inflige una aplastante derrota al ejército del General Blanco en retirada cerca de la ciudad de Uman y se apodera de una enorme cantidad de municiones, enviadas a Denikin por los aliados [franceses e ingleses que apoyaban a los Generales Blanco]. Se apoderó de Berdiansk, Mariupol y luego de Ekaterinoslav de nuevo. Sus relaciones con los bolcheviques, nunca muy confiadas, pasaron por fases de colaboración y luego de hostilidad solapada o abierta.

Tras el aplastamiento de Denikin, Makhno, enfermo, es tratado por médicos enviados especialmente desde Moscú, personajes como Bela-Kun y Kamenev acuden a verle a Gouliai-Polié. Pero Trotsky, que supo utilizarlo a él y a sus bandas de partisanos, apoya impacientemente a sus «aliados» anarquistas, hace detener a los miembros de su congreso en Kharkov y, de manera general, no oculta su aversión, toda bolchevique, por las ideas anarquistas. Las cosas van mal entre Makhno y Trotsky. La propaganda de los primeros a favor de un régimen sin poder central, de una federación de «soviets libres» se opone a la propaganda marxista de la dictadura del proletariado, ejercida en nombre de las masas por el partido comunista. Numerosos incidentes enfrentaron a bolcheviques y anarquistas, y

degeneraron en una lucha abierta.

Pero, una vez más, los blancos pasan a la ofensiva y [reprueban] la alianza de Makhno y Trotsky. El pacto solemne (octubre de 1920) reconoce a los anarquistas la libertad de tener su prensa y su organización. Contra Wrangel, Makhno envía varios destacamentos de sus partisanos; y es su caballería la que cruza los pantanos y fuerza el istmo de Perekop.

Los blancos son definitivamente derrotados, que hicieron, a pesar de ellos y contra ellos, la unión de los bolcheviques y los «partisanos». A partir de ahora, es la lucha abierta e implacable entre Makhno y Trotsky. El ejército rojo consigue, durante el año 1921, «liquidar» a las bandas de Makhno que, en agosto, huye a Rumanía, desde donde debía llegar a Francia.

Es indudable que la derrota de Denikin se explica por los levantamientos campesinos que blandieron la bandera negra de Makhno, más que por los éxitos del ejército regular de Trotsky. Las bandas de seguidores de «Batko» inclinaron la balanza a favor de los rojos, y si Moscú quiere olvidarlo hoy, la historia imparcial lo tendrá en cuenta.

Pierre BERLAND

Para saber más sobre el movimiento majnovista:

Sitio internet :

<http://makhno.home.blog>

Folletos:

- « Détruisez le mouvement de Makhno » : La guerre secrète des bolcheviks contre Nestor Makhno et ses insurgés, dans la Révolution et l'exil, CNT-AIT, 2022
- Répression de l'anarchisme dans la Russie des soviets, CNT-AIT ; 2020
- Vassilev Pano, L'idée des soviets, CNT-AIT, 2008

Libros:

- Nestor Makhno (trad. Alexandre Skirda), La Lutte contre l'État et autres récits : 1925-1932, Jean-Pierre Ducret, 1984, 145 p.
- Alexandre Skirda, Autonomie individuelle et force collective : les anarchistes et l'organisation de Proudhon à nos jours, Spartacus, 1987.
- Archinov • L'Histoire du mouvement makhnoviste (1918-1921)
- Voline, La révolution inconnue

APÉNDICE : Anatra, un pionero de la Aeronáutica ruso-ucraniana

Artur Antonovitch Anatra, empresario y banquero de Odesa, propuso al Ejército Imperial Ruso el 18 de octubre de 1912 crear una fábrica de construcción aeronáutica en el taller de reparaciones del Aeroclub de Odesa. El 10 de junio de 1913, el taller de Anatra recibió un pedido de cinco Farman IV, que se completaron en noviembre de 1913. Entre 1913 y 1917, la fábrica de Anatra producirá bajo licencia aviones Farman, Morane-Saulnier, Nieuport y Voisin.

En 1915 comenzó también la producción de aviones de diseño local bajo la dirección del francés Élysée Alfred Descamps y a partir de 1916 por los ingenieros Dekan y V.N.Khioni. En 1917 la mayor parte de la producción (2 aviones al día) era de origen local. En total, Anatra produjo 1056 aviones en Odessa y 50 en una segunda fábrica creada en Simferopol hasta la revolución de octubre. Como la empresa se negó a someterse al control obrero impuesto por el Consejo de Comisarios del Pueblo, fue nacionalizada por decreto el 27 de diciembre de 1917. El 18 de junio de 1918 los trabajadores destruyeron todo lo que había en la fábrica que no pudo ser retirado antes de la llegada de los ejércitos blancos.

Anatra produjo varios tipos de aviones, entre ellos el Anatra D, un avión de reconocimiento, que nos interesa especialmente en este estudio.

Origen

Avión de reconocimiento biplaza diseñado por el francés Élysée Alfred Descamps, se trataba de un biplano con alas desiguales y no desplazadas y estructura de madera. El motor tenía un capó de aluminio, el fuselaje delantero estaba cubierto de madera contrachapada, la parte trasera y las alas estaban cubiertas de lona. El tren de aterrizaje era un tren de aterrizaje fijo convencional con eje.

La construcción del prototipo comenzó en el verano de 1915 y el primer vuelo tuvo lugar en diciembre del mismo año. El avión era difícil de manejar y tuvo que ser modificado, en particular desplazando el centro de gravedad hacia delante. El desarrollo de la aeronave fue bastante rápido, dando como resultado un avión relativamente eficiente, con el capitán D.A.Makarov realizando varios bucles con

un Anatra D en mayo y junio de 1917. Por lo tanto, se encargó en serie y en mayo de 1917 se probó un avión escolar de dos plazas.

Se produjo en varias versiones:

Anatra D, Anade

Los primeros ejemplares salieron de la fábrica el 16 de mayo de 1916 y se construyeron 170 entre 1916 y 1917 con un motor Gnome de una válvula y 100 CV. Estos aviones, que sufrieron algunas modificaciones detalladas durante su producción, se utilizaron intensamente durante los últimos meses de la Primera Guerra Mundial y luego durante la Guerra Civil Rusa.

Anacler

Se construyeron algunos Anatra D con motor Clerget.

Anatra DS, Anasal

El 25 de julio de 1916 el Anatra D n° 14 de serie realizó su primer vuelo con un motor Salmson de 150 CV que impulsaba una nueva hélice diseñada por el ingeniero Grigorashvili que por sí sola mejoraba la velocidad en 7 km/h. El radiador se trasladó a los laterales del fuselaje, que se cubrió completamente de madera. También se modificó el armamento, ya que el ingeniero Dekan desarrolló un sistema de sincronización que permitía disparar una ametralladora Vickers a través de la hélice. En 1917 se fabricaron unos 70 de estos aviones estables y fáciles de volar, capaces de hacer frente a los cazas Albatros.

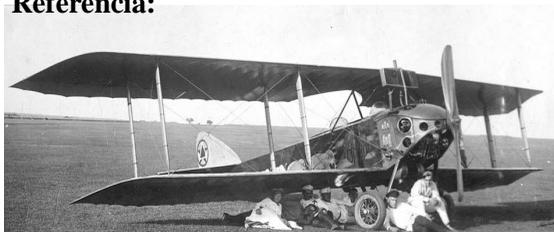
Anatra DSS

En febrero de 1917 se fabricaron unos pocos Anatra DS con un motor Salmson de 160 CV y se realizaron algunas modificaciones de detalle.

Anatra DSS

En febrero de 1917 se fabricaron unos pocos Anatra DS con un motor Salmson de 160 CV y se realizaron algunas modificaciones de detalle.

Referencia:

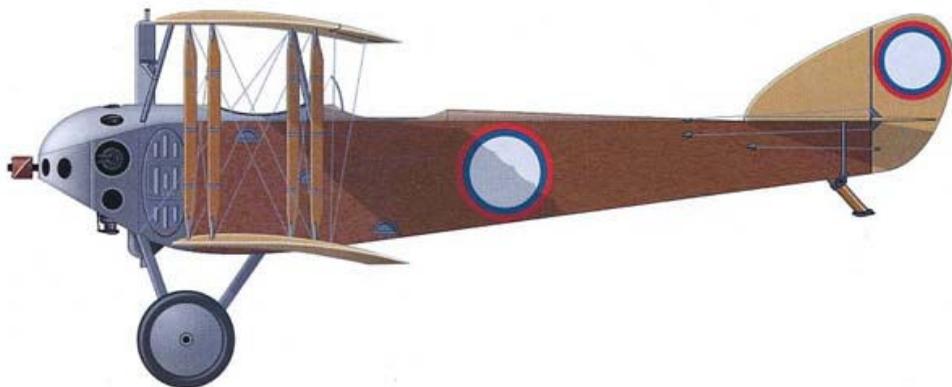


V.B. Shavrov, Historia de la construcción de aviones en la URSS.

https://fr.wikipedia.org/wiki/Anatra_D

LAS ALAS DE MAKHNO

Historia de la «Fuerza aérea» de la Makhnotchina



Folleto publicado en solidaridad con el Colectivo de
Trabajadores de Industrias Aeroespaciales en Lucha



CNT-AIT

<http://cnt-ait.info>

contact@cnt-ait.info