

Reflexiones sobre la guerra aero-naval

Por H. PELLE DES FORGES

(De "L'Air", 9-XI-40.)

La colaboración de las Armas

La colaboración de las Armas es un dogma militar al que nadie puede negar ni la utilidad ni la verdad; los alemanes han tenido ocasión, durante la campaña de Francia, de demostrarnos su aplicación al conjunto de Aviación, Carros, Infantería y Artillería.

No sería cierto decir hoy que el Ejército de Tierra no entra en consideración y que solamente la Aviación y la Marina están destinadas a asegurar una colaboración, o que la Aviación, en las operaciones que efectúa sola, actúa por cuenta propia y única y que su obra se basta a sí misma.

Las apariencias de independencia de las Armas

Sé que las apariencias están en favor de la teoría de la independencia de las Armas, o, más exactamente, del predominio de una de ellas en puntos en que la actuación de las otras, sin llegar a ser ineficaz, es tan débil que no puede tomarse en consideración. ¿Qué vemos en los diferentes partes de la terminación de la campaña de Francia? Casi únicamente balances de incursiones de Aviación y cuentas de aviones enemigos derribados o aviones nacionales perdidos, formando éstos siempre una ínfima fracción del número de aquéllos.

Es tan real este aspecto militar de la guerra, que se preguntan muchos si no llegará el fin cuando una de las Aviaciones haya destruido totalmente el país enemigo, a no ser que éste pida gracia antes. Si la última parte de esta hipótesis no puede rechazarse; si es aún posible que se dirija una petición de armisticio cuando la balanza de golpes asestados por vía aérea se haya inclinado, es necesario que la fecha esté cercana y que las otras Armas puedan considerarse fuera de servicio.

La resistencia al aplastamiento

Y, ante todo, ¿qué resistencia al aplastamiento puede ofrecer un país? Es el primer problema que se plantea cuando se considera el género de la guerra actual.

Cada día, cada noche, cientos de aviones cruzan la Mancha y el mar del Norte para ir a volcar millares de kilogramos de bombas sobre el enemigo.

Para atenernos solamente al mes pasado, pueden registrarse sin discusión un cierto número de hechos.

El crecimiento de las bombas

El primero es el aumento de la masa del proyectil lanzado, y, por tanto, de la cantidad de explosivo transportada, y, en fin, de la potencia de destrucción. Los comunicados de la D. N. B. son categóricos en este aspecto: refiriéndose a un bombardeo de la región londinense, han señalado que las bombas arrojadas alcanzaban un peso de 1,800 toneladas. A no ser que tales bombas estén provistas de espoletas extrasensibles, pocos refugios de anteguerra hay que puedan resistir su impacto.

El efecto de las grandes bombas

El empleo de bombas de este tamaño se justifica de diversos modos:

Causan un efecto extendido horizontalmente tanto como en profundidad; facilitan el problema de puntería. Una de estas bombas, arrojada sobre una fábrica que cubra varias hectáreas,

es seguro que donde caiga causará serios daños, mientras que una bomba ligera, pongamos de 100 kilogramos de explosivos, no causaría efecto serio más que cayendo sobre las edificaciones o talleres; estallando en un patio no provocaría, seguramente, más que la rotura de vidrios o el derrumbamiento de algún tabique ligero o de panderete; incluso en el interior de un taller, no pondrá más que algunas máquinas fuera de servicio. Los aficionados al cálculo de probabilidades insistirán en que un porcentaje de bombas ligeras, de un rosario grande, alcanzará seguramente el objetivo visado; pero esto no varía lo que he apuntado antes.

Desde el punto de vista de fabricación, es económica, una vez cubiertos los primeros gastos de instalación. Es más fácil encerrar 1.000 kilos de explosivos en una sola bomba que repartirlos en otras diez, que no contendrían más que 100 kilos cada una; esta es la opinión actual de los pirotécnicos.

La balística de las bombas

Desde el punto de vista de balística, la bomba de gran calibre y peso elevado es, por razón de su misma masa, menos sensible a las fluctuaciones del lanzamiento y condiciones atmosféricas que las bombas ligeras.

Sé que en este capítulo hemos de ir al encuentro de una hipótesis fácil, admitida en todos los cursos de balística. Para calcular las desviaciones del proyectil en su trayectoria, debidas a la influencia del viento, se supone, en efecto, que no hay más que componer en cada instante la velocidad del viento con la del proyectil; dicho de otro modo, se supone que el proyectil obedece inmediatamente al soplo más ligero; para hacer posible el cálculo es necesario, además, que el viento sea regular y que no sea fuerte: una decena de metros por segundo.

La experiencia ha enseñado siempre a los artilleros de todos los países del mundo que estas últimas condiciones no se cumplían más que excepcionalmente, y se ha apreciado en seguida la virtud del proyectil pesado de grueso calibre. Los aviadores han adquirido en pocos años una experiencia muy amplia, comprobando, igualmente, las cualidades de las bombas pesadas.

La primera aparece en el mismo momento de soltarla, cuando aún está sujeta a la velocidad del avión que va a dejar para volverse y comenzar su trayectoria propia.

En su caída sufre menos la bomba pesada por las vicisitudes del viento, y su desviación del objetivo visado es menor. Es lo que podríamos llamar un "proyectil de precisión".

Como consecuencia, el número de bombas arrojadas por aviones enemigos sobre un país será menor; pero el efecto total, como hemos visto, es considerable.

Geografía de impactos

Desde el 7 de septiembre ha multiplicado la Aviación alemana sus ataques contra la Gran Bretaña, y es la capital inglesa quien ha recibido el mayor número de bombas, y en esta ciudad son los barrios orientales, los del gran puerto, los que han sido más bombardeados; diques y muelles han sido alcanzados; han estallado amplios incendios; los aviones alemanes han atacado incluso puntos en el centro oeste de Londres, han caído bombas en el Palacio Real. Este bombardeo aéreo dura desde hace un mes. ¿Cuánto tiempo habrá de continuar para que se destruya la capital británica, para que se busque por las orillas del Támesis el lugar donde se levantó Londres?

Potencia destructiva

Aquí intervienen dos clases de hechos. Antes de la guerra de 1914-18 se creía que era necesario hacer intervenir a toda la Artillería de un Cuerpo de Ejército para reducir a cenizas a un pueblo de 300 habitantes. ¿Qué cantidad de bombas explosivas e incendiarias serían necesarias para aniquilar Londres, cuya población, incluido el extrarradio, se eleva a diez millones de habitantes? No se puede concebir más que una cifra astronómica de kilogramos de bombas.

Las pérdidas de aviones y tripulaciones

El segundo hecho es la proporción de pérdidas soportables del asaltante.

Cierto que es imposible deducir de las cifras de aviones derribados o aviones perdidos señalados diariamente por uno u otro adversario una estadística exacta que indique el desgaste de cada una de las Aviaciones. El número de aviones desaparecidos no puede fijarse realmente más que al fin de la guerra, y en colaboración los antiguos adversarios. Sin embargo, puede admitirse, sin mucho riesgo de error, que cada Aviación ha perdido un millar de aviones en el mes de septiembre.

Lo peor no es la desaparición de material, sino la de tripulaciones. Respecto a estos extremos notemos seguidamente una diferencia entre ambos adversarios. El que combate sobre suelo propio sufre pérdidas de pilotos menores; así han podido anunciar los ingleses que siete de los pilotos de los nueve aviones derribados por el enemigo el 6 de octubre han llegado sanos y salvos a tierra, y que esta proporción sirve para todo el mes de septiembre.

Esta tasa de pérdidas corresponde a un mes de gran actividad aérea. ¿Disminuirá la guerra en el aire en intensidad? Sólo el mal tiempo puede aminorar las operaciones, como hemos visto en el curso de la primera semana de octubre. Por el contrario, los días siguientes al paro de actividad aérea han visto un recrudecimiento de la acción.

Hasta ahora el máximo de aviones empleados por una de las partes en un día no pasa de los 600, según los cálculos más elevados. Se ve claramente en esta ocasión la ley del arte de la guerra, de que cuanto más técnica se hace un arma es menor el número de personal presente en la batalla, con relación al que ha de preparar la expedición, entre tener la potencia ofensiva del arma misma.

Las concepciones de táctica aérea

Hemos visto, igualmente, evolucionar la táctica de la Aviación. Los ingleses han sido siempre partidarios del vuelo nocturno, aun cuando no fueran más que a lanzar papeles sobre Berlín; para asegurar sus posibilidades reales, avanzaban al abrigo de la noche. La razón de esta elección es evidente. Los aviones han de recorrer para alcanzar su objetivo en territorio alemán un camino mucho más largo que los aviones alemanes despegando de las bases conquistadas en las proximidades del litoral, y que vienen además del mar, es decir, de una zona donde es más difícil la vigilancia, para aparecer sobre Londres. La alarma y la reacción de la D. C. A., sea simple-

mente a consecuencia de la alarma, sea por mayor dificultad de tiro nocturno, molestan menos de noche a los ingleses.

El inconveniente, a no ser que se conozca bien el terreno atacado (tal como es el caso de las Aviaciones que atacan las dos capitales enemigas), es que la precisión del bombardeo nocturno es menor.

La Aviación alemana, particularmente activa sobre Inglaterra, ha empleado todas las tácticas: ataques diurnos y nocturnos, lanzamiento en picado, ataques en formaciones agrupadas, en formaciones separadas e incluso por aviones aislados; ataques concentrados sobre Londres y algunos otros puertos; ataques particulares sobre fábricas, etc.

Los puertos de invasión

La Aviación británica efectúa vuelos de profundidad hasta Berlín, que visita frecuentemente; ataques contra instalaciones industriales, sobre todo contra el Ruhr y las fábricas de Essen; efectúa, además, una vigilancia especial de los puertos que los partes británicos llaman "puertos de invasión"; es decir, los puertos donde pueden reunirse las chalupas y convoyes que habrían de transportar, unos, las primeras tropas; otros, material y otros abastecimientos. Estos puertos se extienden desde Kiel, en el Báltico, puerto de guerra y arsenal marítimo, a Cherburgo, por Brema, Hamburgo, Wilhelmshaven, Rotterdam, Amberes, Dunkerque, Boulogne y Calais. Son estos tres últimos los que, a los ojos de los ingleses, merecen más propiamente esta denominación, y que, al alcance de sus aviones (Calais mismo, al alcance de sus cañones), son los más visitados.

La acción en el mar

Trátase de la Aviación británica o de la Aviación alemana, la vigilancia del mar queda como una de sus misiones principales.

Se ejerce sin descanso; no hay un rincón del mar del Norte que no sea visitado cotidianamente. La Aviación alemana ha atacado convoyes británicos a lo largo de Escocia; la Aviación británica, convoyes alemanes en las cercanías de Dunkerque. No puede producirse de día ningún movimiento sobre el mar sin ser señalado o conocido por el adversario. La sorpresa de una nueva batalla de Jutlandia es imposible.

La colaboración de las Armas

¿No encontramos en esta vigilancia del mar del Norte y la Mancha uno de los primeros ejemplos de la colaboración de las Armas? La rápida información obtenida sobre la Marina enemiga por la Aviación se transmite inmediatamente a la Sección de Información de cada Marina, que advierte a los Jefes responsables de los movimientos de la Flota.

¿Qué objeto tienen estos bombardeos recíprocos del territorio inglés y los puertos de invasión? ¿No otro sino preparar o contrariar la acción de las fuerzas navales o terrestres! Si no ha tenido lugar una tentativa de desembarco; si del lado opuesto no ha tenido que ser rechazado, pero se han obstaculizado estos preparativos, ¿no se debe todo a la unión de las Armas?

