

# Aeronáutica Militar

POLÍTICA AÉREA

## Doctrina de empleo

Por ALFONSO DE ORLEÁNS Y BORBÓN

*Infante de España y General del Aire*

### II.—Axioma 1.º: El Arma Aérea abre el camino a las fuerzas de superficie y las protege en marcha y en reposo

Esta afirmación puede chocar al que sólo piensa en nuestras guerras coloniales o en nuestra Gloriosa Cruzada.

En Marruecos se forjó el espíritu de sacrificio de nuestra Aviación; pero no puede servirnos de enseñanza para DOCTRINA AEREA por muchas razones, siendo las principales la carencia de adversarios aéreos y la zona minúscula de operaciones (nuestra Zona de Marruecos tiene una extensión comparable a la provincia de Badajoz).

Nuestra Guerra de Liberación tampoco puede servir para sentar doctrina, ya que para una zona de operaciones de medio millón de kilómetros cuadrados sólo existían unos quinientos aparatos de guerra en cada bando.

Además el enemigo tenía pésima calidad de material ofensivo (bombardeo) y sus formaciones estaban muy mal mandadas. De no ser así no hubiera sido posible hacer vida normal en una ciudad como Zaragoza, que estuvo durante dos años a 18 kilómetros solamente del frente.

En la campaña de Polonia tenemos un ejemplo típico de la guerra moderna. En este caso no cabe decir que se trata de teorías ni suposiciones. Es historia de la cual tenemos todos los detalles.

En la guerra contra Polonia podemos estudiar cómo el Arma Aérea alemana se hace dueña del cielo en cuarenta y ocho horas destruyendo a la Aviación polaca. Inmediatamente después destroza las transmisiones enemigas, dejando al Mando de Tropas de Superficie polacas sin comunicación. La magnitud de estas dos pérdidas en el haber polaco se hace sentir inmediatamente. Ha habido columna de tropas del Ejército polaco que seguía marchando hacia Alemania sin poder dar partes, ciega por falta de reconocimiento aéreo, y como no podía tampoco recibir órdenes, continuaban cumpliendo las órdenes del Plan de Operaciones, sin darse cuenta que sus dos flancos estaban completamente desbordados.

Sería demasiado largo dar más ejemplos; pero existe abundante material en periódicos, revistas y folletos para estudiar con detalle esa campaña.

Los resultados escuetos son:

Polonia tenía 23 millones de habitantes, o sea casi lo mismo que España.

Desde su renacimiento, en 1918, dedicó una cuarta parte de su Presupuesto nacional a defensa. Tenía sus

Fuerzas Aéreas y de Superficie movilizadas cuando estalló la guerra.

Por perder el dominio del aire desapareció este país, perdiendo medio millón de prisioneros. En cambio, los alemanes tuvieron solamente 10.000 muertos.

Ante estas cifras huelga el tener que explicar y fundamentar la frase: "El Arma Aérea abre el camino a las fuerzas de superficie y las protege en marcha y en reposo."

Pasemos, por tanto, a Noruega.

Este país tiene una longitud de costa enorme, y conviene recordar algunas cifras de las distancias de un punto importante a otro en aquellas regiones.

Para no resultar pesado sólo citaré las siguientes, en números redondos:

Bremen-Kristiansand, 600 kilómetros por mar.

Bremen-Bergen, 850 ídem íd.

Bremen-Trondjem, 1.400 ídem íd.

Bremen-Narvik, 2.000 ídem íd.

Desde Hamburgo a Narvik, en línea recta, a 1.750 kilómetros (aproximadamente, como desde Larache a la frontera alemana).

Desde Newcastle a Kristiansand, 660 kilómetros por mar.

Desde Aberdeen a Stavanger, 550 ídem íd.

Desde Aberdeen a Bergen, 600 ídem íd.

Desde Scapa Flow a Narvik, 1.500 ídem íd.

No cabe la menor duda que tanto los alemanes como



Restos de una columna motorizada polaca, atacada por Aviación.



Los paracaidistas ocupan el terreno señalado.

los ingleses estaban preparando la ocupación de Noruega.

Alemania dió el Mando Supremo de las tres Armas al Arma Aérea.

Inglaterra confió en su aplastante superioridad naval, y la Marina llevó la voz cantante.

En los periódicos se ha podido leer cómo las fuerzas de superficie inglesas fueron vencidas, a pesar de la simpatía y ayuda de los noruegos, porque el Arma Aérea alemana tenía superioridad sobre la Aviación inglesa y porque el Arma Aérea siente, piensa y reacciona con una sensibilidad y decisión de ritmo infinitamente superior al de las fuerzas de superficie, sabiendo y pudiendo, por tanto, dar órdenes al Ejército y Marina alemanas que cooperaban con ella, tan audaces, que ganaron la mano en sus desembarcos a la Marina inglesa.

La epopeya heroica de Narvik, cuya única comunicación era la radio y la única forma de abastecimiento de personal y material era el paracaídas, es conocida de todos.

El Arma Aérea abrió el camino a los convoyes marinos alemanes, alejó de las costas noruegas a la Marina inglesa y, por transporte aéreo, ocupó y mantuvo en vida puntos importantes, inaccesibles por otra vía.

Creo que sería redundancia citar más detalles en cuanto se refiere a Noruega; pero si comparamos 1914-18 con 1940 en su aspecto naval, veremos que al amparo del Arma Aérea alemana operan en 1940 en el Mar del Norte unidades de superficie pequeñas de la Marina alemana que no se hubieran podido alejar de sus bases en 1914-18.

En la ocupación relámpago de Holanda habéis podido comprobar, viendo fotografías y películas, cómo el Arma Aérea alemana no sólo permitió el avance rápido de las fuerzas acorazadas y motorizadas alemanas, sino también la ocupación por vía marítima de muchas islas y puntos costeros.

En un país inundable y que tiene ríos como el Rin, Mosa y Waal era de suprema importancia operar rápidamente, para impedir en lo posible que por voladura de puentes y diques se hiciera imposible el avance inmediato de los carros de combate, camiones y baterías.

Por la información cinematográfica de reportajes hemos visto cómo el Arma Aérea alemana ocupó con paracaidistas los puentes y sus dos cabezas, impidiendo en muchos casos su voladura. Cómo tomó por asalto aéreo aeródromos holandeses, en los cuales desembarcaron tropas en aviones de transportes mientras la metralla del cielo mantenía a raya las tropas de superficie holandesas en sus alrededores; y también, cuando la resistencia lo hizo necesario, cómo en Rotterdam, destruyendo totalmente con sus bombas a barrios enteros de la ciudad.

Lo mismo aconteció en Bélgica. Todos conocéis, por la Prensa y el "cine", el paso del Escalda, barrera formidable. No quiero cansaros recordando la toma de fuertes belgas con la intervención decisiva de los Stukas y bombarderos corrientes alemanes. Basta leer los partes de guerra y mirar las fotografías de la Prensa.

¿Hay quien pueda negar que en Holanda y en Bélgica el Arma Aérea alemana abrió el paso a las fuerzas de superficie alemanas?

Quien conoce la vulnerabilidad bajo el bombardeo de las interminables columnas de camiones que cubren las carreteras durante un avance rápido, creo estará conforme en que la protección de dichos convoyes por el Arma Aérea alemana fué eficaz tanto durante su marcha como en reposo.

Y pasaremos a Francia.

Estos modestos artículos de divulgación tienen como único objeto provocar discusiones provechosas. Como dicen los franceses, "du choc des idées jaillit la lumière".

Entre hermanos militares no vale herir el amor propio. Todas las naciones han conocido grandes victorias y sufrido reveses. Nosotros los militares los estudiamos fríamente, como una partida de ajedrez.

Desde tiempo inmemorial ha tenido Francia un Ejército magnífico. Su historia está llena de gloria.

Cuando empezó la ofensiva alemana contra Francia habían transcurrido muchos meses de guerra, y, por tanto, no cabe decir que el Ejército francés no había tenido tiempo de prepararse. La línea Maginot había tragado miles de millones de francos, y sus mejores tropas metropolitanas y coloniales estaban en sus puestos.

Quiero confesar que soy uno de los muchos españoles que creía que la línea Maginot y la Siegfried se podrían abollar con grandes pérdidas para el atacante, pero que no sería la brecha tan grande ni su fisura tan rápida que no diera tiempo a traer refuerzos y taparla.

¿Qué factor permitió a los alemanes aniquilar al Ejército francés en pocas semanas? Su superioridad aérea y los efectos que causó la sorpresa de emplear las tropas de tierra, al amparo de la superioridad en el aire, como auxiliares de la Aviación, con el natural desconfianza que causó esa revolución de las reglas estratégicas y tácticas, consideradas como clásicas en la guerra moderna.

"L'Armée de l'Air" francés falló. Su nombre trae consigo, a mi pobre entender, una de las razones de su descalabro. Si examinamos la historia de la Aviación francesa, podemos observar su servidumbre al Ejército de Tierra. Basta leer cualquier Reglamento de Avia-

ción francés para cerciorarse de que todo tiende a la cooperación con el Ejército.

El espíritu y el modo de pensar de los Mandos aéreos franceses eran atraídos por el imán irresistible del suelo.

En vez de pensar principalmente (análogamente como piensan los marinos en el mar) en el aniquilamiento del Arma Aérea enemiga, pensaba en cómo podrían ayudar al Ejército de Tierra. Es como si un Almirante dedicase la mayor parte de sus energías a estudiar la mejor forma de facilitar desembarcos de tropas en costas enemigas y proteger las costas propias.

La caza francesa pensaba en el combate aéreo y en la intercepción y persecución del bombardero contrario; pero pensaba demasiado en el ametrallamiento de tanques, trincheras, etc.

Esto, a mi juicio, es un error y merma el verdadero espíritu aéreo. Primero y ante todo debe pensar un Jefe de Caza en el dominio del aire, en la batalla aérea. Cuando no tenga enemigo en el aire se puede dedicar a otras cosas.

El Reconocimiento Francés dedicaba demasiado tiempo (en la paz) al estudio de "fotos" del Ejército de Tierra contrario. Esto se hace de paso. Su principal misión debía ser dar al Mando la distribución estratégica y táctica de las fuerzas aéreas enemigas, de la situación y estado de objetivos para sus bombarderos y de los efectos obtenidos por éstos después de cada servicio ofensivo.

El Mando de Bombardeo Francés daba una proporción desmedida de su tiempo a la cooperación con el Ejército de Tierra. Carecía de Stukas. Tenía a lo largo de sus fronteras, a la vista casi de sus aeródromos, la zona industrial alemana del Rin, y durante las guerras de Polonia y Noruega y hasta la capitulación final no hizo ninguna operación importante sobre esa zona. Los bombarderos de la Marina francesa fueron a Berlín; pero eran pocos.

Durante largos años los Mandos del "Armée de

l'Air" iban a la Escuela de Estado Mayor de Tierra, en la cual se acababan de imbuir de espíritu terrestre, pensando en dos dimensiones solamente y en velocidades de unidades y decenas de kilómetros por hora, en vez de en cientos de kilómetros por hora. No formó espíritu aéreo.

¿Es de extrañar que el Arma Aérea alemana limpiase de enemigos el cielo francés?

Antes de la guerra escribió el Coronel Lindbergh un informe sobre las Fuerzas Aéreas europeas. Su apreciación de éstas es interesante "a posteriori".

Ganada por los alemanes la supremacía aérea en Francia, los bombarderos alemanes y los Stukas abrieron brechas por las cuales las Divisiones acorazadas alemanas, a la sombra de las alas de la caza, irrumpieron en Francia.

¿Es posible hacer una infiltración de millares y millares de motociclistas, como lo hicieron los alemanes para ocupar la costa del Canal de la Mancha, si éstos no tuvieran noticias exactas de sus fuerzas propias y de las del enemigo en todo momento? ¿Si por las radios de las "Cigüeñas" y Hs. 126 no recibiesen a cada momento sus vehículos de enlace radio, órdenes y partes (y por lanza-partes, fotografías) que permitían un "raid" audaz con operaciones coordinadas? ¿Hubiera sido posible hacer marchar por las interminables rectas de las carreteras francesas esos enormes convoyes bajo el bombardeo francés? ¿Qué arma causó el pánico en la población civil de Francia que taponó las carreteras y vías férreas, contagiando en su huida a las tropas francesas? ¿Cómo fue posible que lanchas rápidas alemanas llegasen a Boulogne, pasando por el Canal de la Mancha, a las pocas horas de ser ocupada dicha ciudad? ¿Por qué no pudo impedir Inglaterra la ocupación de las islas del Canal de la Mancha?

También se ve el esfuerzo y la eficacia del Arma Aérea alemana en el hecho de que en Francia sólo tuvieron las tropas alemanas de superficie 100.000 muertos y desaparecidos.



El ataque aéreo limpia el aeródromo enemigo, y después lo ocupa la Aviación propia.