

Enseñanzas de la guerra

Por

Angel Salas Larrazábal

COMANDANTE DE AVIACIÓN

Sin pretender sacar conclusiones definitivas—que por otra parte continuamente vienen modificadas por los sucesivos avances de la técnica—del desarrollo de la actual contienda, se obtienen deducciones que, en general, no hacen más que confirmar las enseñanzas de nuestra guerra de liberación. Antes de esta última, las ideas que en materia de guerra aérea más influencia habían tenido en el mundo fueron las del General italiano Douhet, quien (con una claridad de visión que realmente asombra cuando se piensa que hoy en día aún hay espíritus que no obstante tener a la vista los actuales acontecimientos se resisten a creer en la decisiva importancia con que interviene la Aviación en la guerra moderna) en el año 1909, apenas nacida la Aviación con motor, escribió: "Actualmente tenemos plena conciencia de la importancia del dominio del mar. Pronto será no menos importante conquistar el dominio del aire. Se combatirá por él."

No obstante lo discutida y combatida que ha sido la doctrina de guerra sustentada por el General Douhet, sería pueril negar la gran difusión e interés que despertó, no sólo entre los aviadores de todos los países, sino también entre sus compañeros de los Ejércitos de Tierra y Mar, aunque no siempre encontrase cordial acogida; cosa, por otra parte, perfectamente explicable si se piensa que venía a enfrentarse con concepciones milenarias que tenían su base en la superficie terrestre, de la que el hombre no había conseguido despegarse hasta el siglo presente, primero por los pequeños saltos de los frágiles aviones primitivos, que progresivamente fueron mejorando sin interrupción hasta alcanzar en la actualidad el magnífico desarrollo que permite sobrevolar sin escala un cuadrante de círculo máximo terrestre, sin que el camino recorrido en la ruta de las posibilidades aviatorias nos haya, ni con mucho, acercado a la meta.

Vamos a analizar ahora someramente lo que la experiencia nos dice sobre alguno de los puntos más importantes de la doctrina de guerra sustentada por el General Douhet.

Empezaremos por considerar la acción masiva en fuerza de sus escuadras aéreas de aviones de batalla, dotados de capacidad de bombardeo y de combate suficiente para oponerse, por los fuegos concentrados de todos ellos, a los ataques de la caza enemiga, que se encontraría siempre en inferioridad numérica, pues el atacante se emplearía en masa, y el atacado, en la imposibilidad de prever el punto y hora en que aquél se produciría, no podría acumular los medios apropiados de defensa en el tiempo y espacio oportunos.

Por estas acciones masivas en fuerza pretendía Douhet adquirir el dominio del aire sin buscar el combate aéreo, que si quiere puede el enemigo rehuir fácilmente. En este caso le bate en tierra si presenta combate en el aire.

Los primeros encuentros de nuestra guerra de liberación pusieron ya de manifiesto que con los medios actualmente disponibles estas acciones en fuerza no son posibles. Es el punto débil de su doctrina; el error parte del incomprensible, si no desprecio, poco aprecio que hace del avión de caza con el armamento fijo en el eje del aparato. Según él, el caza funda su superioridad tan sólo en la velocidad y manejabilidad; frente a un aparato más rápido y más ágil, el cazador, armado en una sola dirección, se encuentra en las peores condiciones. Por este motivo, para evitar la inestabilidad que representa el estar supeditado a los avances de la técnica, opta por un tipo de avión al que presupone poder dotar de una capacidad de combate, fundamentada tan sólo en la potencia de fuego, capaz de resistir victoriosamente el ataque de la Aviación de caza del tipo clásico. No sabemos si seducido y ofuscado por esta idea—que haría el poder de su Armada Aérea más estable en el tiempo sin tan continua necesidad de renovación como precisa la caza a medida que se introducen nuevos progresos en la velocidad—o por desconocer la superioridad de precisión que tiene el tiro de capot sobre el de torreta (despreciando la experiencia de la guerra del 14-18, durante la cual—él mismo lo reconoce en sus escritos—el caza se encontraba en inferioridad manifiesta frente a los otros tipos de avión), suprime esta especialidad de aeroplano, al que cree podrá resistir con sus aviones de batalla protusamente armados y operando en masa.

Esta idea, aunque no dejase de tener sus detractores, se extendió mucho, y fué, como hemos dicho, en nuestra contienda nacional donde se puso de manifiesto que los aparatos de bombardeo entonces en uso, aunque proyectados respondiendo a dicha concepción alguno de ellos, se encontraban frente al caza en tanta inferioridad, al menos, como en la guerra mundial.

En la actual lucha no se ha modificado esta conclusión; la protección contra el fuego de los depósitos de esencia, la de los tripulantes y ni aun el empleo de excelentes torretas de tiro en la extremidad posterior de los aviones de bombardeo, que representan un serio peligro para los cazas, han conseguido hacer desaparecer la superioridad de éstos; seguramente la han reducido, aunque, si se piensa en que el armamento de la caza ha aumentado proporcionalmente más que el del bombardeo, es algo aventurado hacer esta afirmación.

Lo indudable es que en la lucha en desarrollo hoy los intentos hechos de acciones masivas en fuerza pueden considerarse reducidos a los ataques alemanes a Inglaterra de agosto y septiembre de 1940, pues los ingleses, después del desastre sufrido en Heligoland el 18-12-39, renunciaron a ellas. Los alemanes, desconfiando desde el principio de la capacidad combativa de los bombarderos, llevaban una pequeña proporción de caza de protección para reforzarles, que en las sucesivas incursiones fué aumentando progresivamente has-

ta llegar a ser, según informes ingleses, de cuatro cazas por cada bombardero. No obstante esta elevada proporción, se manifestó insuficiente contra un enemigo que, rehuyendo el combate, trataba tan sólo de alcanzar a los bombarderos, ocasionando pérdidas a los atacantes que no compensaban los resultados, según parece desprenderse del hecho de que por una evolución lógica se llegó a la conclusión de que el único aparato que podía enfrentarse con el caza enemigo era otro de la misma especialidad; de ahí el encomendar las misiones de bombardeo diurnas internadas en territorio enemigo a pequeños aviones de caza con una pequeña carga de bombas, con lo que, si disminuía la eficacia, aumentaba extraordinariamente la seguridad.

Estos hechos nos llevan a la conclusión de que en el estado actual de desarrollo aeronáutico no se ha llegado a disponer del aparato de batalla preconizado por Douhet, que aune la capacidad de ataque al suelo y de combate suficiente para imponerse a la caza adversaria, y, por tanto, la imposibilidad de las acciones en fuerza continuadas sobre la retaguardia enemiga con los medios por él utilizados.

A nuestro juicio, este error de concepción radica principalmente en no haber sabido valorizar exactamente la superioridad de precisión del tiro con el armamento sólidamente unido al avión, disparando en la dirección de su eje, mejor cuanto más próximo a éste, sobre el de armas móviles en torreta. La experiencia ha demostrado que por este hecho una pequeña cantidad de cazas puede atacar con éxito a una masa mucho mayor de bombardeo, infligiéndola daños incomparablemente mayores que los que pueda sufrir.

Se comprende sin dificultad que si la masa que concentramos y enviamos sobre territorio enemigo la componen aparatos de caza, esa masa podrá dirigirse en fuerza al punto previamente elegido, pues en nuestra mano estará aplicar el principio de economía de fuerzas, acumulando las suficientes para ser más fuerte que el contrario, sin despreñar en esta dosificación el factor moral, representado por la ventaja enemiga de combatir sobre territorio propio, por lo que debe acentuarse aún más la superioridad numérica. En estas condiciones el enemigo no podrá oponernos más que aparatos de las mismas cualidades y en inferioridad manifiesta; por tanto, sería muy fácil batirle.

Ahora bien, variando los términos, y en lugar del sistema de Douhet de dotar a los aviones de bombardeo de una capacidad de combate, dotando a los de caza de una de bombardeo, podremos aplicar su doctrina en toda su plenitud, sin más limitación que el radio de acción.

Esta masa de cazas tendrá una capacidad de ataque al suelo mucho menor que una similar de bombarderos; pero, en cambio, la potencia defensiva-ofensiva contra la posible reacción aérea enemiga es muy superior, haciendo, en definitiva, posible una acción que está prácticamente vedada a la otra.

Una flota de cazas bombarderos, por su sola presencia, puede ser capaz de mantener alejado al enemigo aéreo; en este caso cumplirá su misión sin entorpecimiento. Si el contrario reacciona con las fuerzas que pueda acumular, todos los cazas-bombarderos, o parte solamente, según la cuantía de aquéllas, arrojarán su carga en el punto donde se encuentren, recuperando así instantáneamente toda su capacidad com-

bativa, lo que les permitirá luchar ventajosamente con el adversario. Por continuadas acciones de este género se llegaría a obtener el dominio completo del aire o se llevaría la destrucción a todos los puntos del territorio bajo el alcance de esta flota aérea.

La capacidad de penetración en el territorio enemigo está muy limitada en los tipos de caza que pudiéramos llamar clásicos, o sea monoplazas con una hora o poco más de autonomía. Los llamados destructores del tipo "Me-110" y "F. W-187" tienen un radio de acción mucho mayor; pero, indudablemente, como cazas han de ser inferiores a los monomotores monoplazas, por lo que utilizarles como bombarderos representará una mayor garantía de seguridad que la que pudiesen alcanzar los bombarderos corrientes; en cambio, ante los ataques de la defensa enemiga de interceptores de escaso radio de acción y máximas cualidades combativas, no tendrían la superioridad inherente a una masa de cazas ortodoxos.

Según el prestigioso publicista aeronáutico Rougeron, con la puesta en servicio de los nuevos motores 2.000 cv. Daimler, Benz, Rolls Royce, Napier y Allison, que se estudian hace dos años, aparecerán cazas que, debido a la mayor superficie frontal de estos motores superpotentes, se dispondrá, tanto en el fuselaje como en los planos, de mayor espacio, que permitirá transportar bombas y combustible para un radio de acción más elevado, y podrá aumentarse notablemente la posibilidad de penetración de una flota de estos aviones, llevando la carga de bombas que toleren para un despegue fácil y el máximo de combustible compatible con la conservación de la aptitud de caza.

Los cazas monomotores actuales, por falta de espacio, tienen que llevar las bombas sujetas al exterior, sin que el frenado que esto representa tenga influencia más que en la disminución del radio de acción, ya que puede conseguirse sin dificultad que los soportes necesarios de enganche sean eclipsables en el momento que cesen de prestar su cometido.

Aun en los futuros cazas que prevé Rougeron no creemos que el radio de acción puede incrementarse en proporción muy grande, pues es de suponer que, aunque se disponga de espacio suficiente, el gran consumo que tendrá en un motor de 2.000 cv. representará un peso de combustible lo suficientemente elevado para influir de manera notable en la maniobrabilidad.

Hay otro punto de la doctrina de Douhet que los acontecimientos próximos pasados obligan, si no a negar su veracidad, puesto que por ahora nadie ha aplicado integralmente sus ideas, a mostrarse algo escépticos ante él. Nos referimos al papel estático defensivo que asigna al Ejército de Tierra, encomendando la decisión exclusivamente al Ejército del Aire por creer ser esta la manera de obtener el rendimiento máximo. Fundamentaba esta idea en el hecho de que la defensiva en tierra, según él, es más fácil que la ofensiva, debido a la formidable eficacia alcanzada por las armas de fuego, sobre todo las de pequeño calibre, y creía que en el futuro próximo se acentuaría aún más esta ventaja. Por tanto, suponía que la guerra futura terrestre tendría el mismo carácter que la pasada del 14-18, de frentes continuos casi invariables.

Debido a los diferentes medios puestos en juego, o más bien a la diferente utilización táctica, basada en la rapidez de acción llevada al límite, el desarrollo real

ha sido muy diferente al previsto, viéndose esas profundizaciones vertiginosas en territorio enemigo, una vez roto el frente, que arrollan toda resistencia e imposibilitan la creación de una nueva línea de defensa.

Esta experiencia inclina a pensar que difícilmente podrá obtenerse sólo con Aviación una decisión más rápida, aun empleando en toda plenitud su potencia agresiva, incluido el ataque de gases contra poblaciones. Al menos hay que reconocer que aun suponiendo hubiese podido obtenerse un rendimiento más elevado con los mismos recursos totales empleados por Alemania dedicando los utilizados en la creación de sus Divisiones motorizadas y el resto de los elementos ofensivos de su potente Ejército de Tierra a Aviación, y que ésta sola, con más medios y empleados sin limitaciones, hubiese obtenido una decisión más rápida, hay que dar gracias a Dios que, disminuyendo el rendimiento total, se haya optado por un sistema de guerra que, con todos los horrores inherentes a ésta, procure atenuarles en lo posible.

Independientemente de estas consideraciones, creemos que la idea de Douhet de que se obtiene el rendimiento máximo—partiendo de los mismos recursos económicos—encargando de la decisión de la guerra al Ejército del Aire exclusivamente, manteniendo el de Tierra a la defensiva, será cierta, quizás, en algún caso particular y contra enemigo de no muy elevada moral o desorganizado. Aviación, ciertamente, tiene un poder ofensivo, una vez obtenido el dominio del aire, realmente avasallador; es capaz de arrollar todo género de resistencias materiales y morales, haciendo la ocupación del territorio por ella batido previamente tarea fácil para el Ejército de Tierra; pero si se permite al enemigo reaccionar sin que éste intervenga, se habrá derrochado energía sin obtener todo el provecho posible.

Indudablemente, una Aviación potente y con el dominio del cielo, por sí sola es capaz de inmovilizar al Ejército de Tierra contrario y con sus continuados ataques a la superficie llegar a producir la decisión, pero dudamos que en un plazo más corto que los obtenidos en las últimas campañas con la colaboración activa de las fuerzas terrestres.

La principal dificultad para obtener la decisión empleando activamente sólo el Ejército del Aire radica principalmente en la dificultad de obtener en estas condiciones el dominio aéreo absoluto.

La parte en inferioridad, al acogerse a la defensiva, puede retrasar sus medios aéreos al interior del país, cerca de los objetivos principales, y así impedir o hacer costosos los ataques, pues, como se ha visto, la protección con caza no es nunca suficiente contra un enemigo osado que rehuya el combate y ataque sólo a los bombarderos. Ante esta actitud no hay más procedimiento para obligar a entablar combate que efectuar los bombardeos, como hemos dicho antes, con cazas, y de esta manera conseguir el dominio del aire. Ahora bien, esto sólo será posible si el territorio atacado no es muy extenso en profundidad, pues a medida que aumenta ésta, la posibilidad de alcanzarla sin perder cualidades combativas disminuye. Así, un país con extensión territorial o situación geográfica adecuada podría situar sus elementos vitales de tal manera que el alcanzarles por el aire no sea fácil más que de noche, con las limitaciones que estos ataques llevan consigo.

En estas condiciones, aun siendo posible la decisión por Aviación sola, no es de esperar fuese muy rápida.

Por tanto, la ocupación veloz por el Ejército de Tierra del terreno dominado y batido por la Aviación propia acelera la decisión, no sólo por el hecho de privar al enemigo de puntos vitales de su territorio, sino porque, por el gran peligro que esto representa, se verá obligado a oponerse a ello con todos sus medios, o sea a presentar batalla en el aire, y de aquí la posibilidad de obtener el dominio aéreo absoluto, con lo que las operaciones se verían extremadamente facilitadas. Si, por el contrario, rehuye el combate, al ir avanzando sucesivamente las bases se llegaría con rapidez a obtener la situación propia que permitiese actuar sobre el fondo del país y alcanzar igualmente la decisión.

En resumen, la experiencia no ha venido a confirmar plenamente todas las previsiones de Douhet, pero sí su fe ciega en la importancia decisiva que en la guerra futura preveía había de representar el obtener el dominio del aire.

Esta convicción le lleva a sentar la base fundamental de su doctrina, diciendo: "El Ejército del Aire debe ser apto para conquistar el dominio del aire y después explotarle con las fuerzas capaces de determinar la ruptura de las resistencias materiales y morales.

Lo primero es lo esencial. Con ello sólo facilita y hace posible la decisión al Ejército de Mar o Tierra.

Con lo primero y lo segundo decide solo."

Como vemos, vió claro que lo indispensable y para lo que debe concebirse y prepararse el Ejército del Aire es para obtener el dominio aéreo; una vez obtenido éste podrá utilizarse aquél a pleno rendimiento en el apoyo del Ejército de Tierra. Sin dominio del aire, de poco o nada le servirá a éste la Aviación; en lo que va de guerra hemos visto claramente la eficacia de la unificación de los esfuerzos de los Ejércitos de Tierra y Aire una vez obtenido por éste el dominio de su elemento.

El apoyo que se presta al Ejército de Tierra con la Aviación, actuando armónicamente, es decisivo, indudablemente; pero esta conclusión no debe llevarnos a la herejía de pretender, fundados en ella, que el Ejército del Aire convenga proyectarle y prepararle fundamentalmente para este cometido, que, por muy importante y eficaz que sea, está siempre supeditado a la obtención del dominio aéreo, sin cuyo requisito ningún apoyo podrá recibir el de Tierra.

Lógicamente, por tanto, para este fin primordial del Ejército aéreo debe éste proyectarse y organizarse. Una vez conseguido, podrá encauzarse su actividad en otro sentido, aunque para este cometido no sea perfectamente idóneo en aras de que lo sea para el principal.

Concuera con lo expuesto la tesis de Douhet (quizás demasiado tajante, especialmente en lo que se refiere al mar) de lo superfluo de las Aviações especiales de cooperación de los Ejércitos de Tierra y Mar, por su inutilidad si no se posee el dominio del aire.

Por otra parte, si ha quedado plenamente demostrado que sin el dominio aéreo no puede desarrollarse ninguna iniciativa guerrera, los recursos nacionales deben dedicarse preferentemente a crear el órgano capaz de obtenerle, o sea el Ejército del Aire, de acuerdo con lo sustentado por el General Douhet.