

importantísimo en la conquista de Holanda, Bélgica y Francia. Las tropas paracaidistas, de existir en Francia, nos hubieran rendido servicios tan buenos o mejores que los paracaidistas alemanes a su Ejército. Las Unidades motorizadas del Reich que irrumpieron en territorio enemigo, mantuvieron difícilmente el enlace con las Divisiones de Infantería que las seguían. Los paracaidistas franceses podrían haber actuado con eficacia, habida cuenta de ese deficiente enlace. También habrían encontrado una ayuda decisiva y rápida entre la población civil de Francia y Bélgica, en tanto que los alemanes se veían obligados a operar sobre territorios desconocidos y entre gentes hostiles.

El empleo militar de los paracaidistas es una invención soviética. En 1935, el Ejército rojo los empleó en gran escala (una Brigada completa) durante las maniobras de Ucrania. En 1936, Francia creó dos Grupos de paracaidistas, que actuaron ya en las maniobras estivales de 1937. El Jefe de estos Grupos fué el Comandante Geille. Se había decidido ya la formación de otros tres Grupos en 1938; y cuando fueron transformándose en Batallones, Francia podría disponer de cinco Batallones de paracaidistas (1.500 hombres) a fines de 1939. Pero durante 1938 se desencadenó una violenta campaña de la Prensa filo-fascista contra la idea de los paracaidistas. Se ridiculizó el paracaidismo, y hasta se llegó a decir que era el resultado de mi política de acercamiento con los Soviets. Un Jefe importante de la Aviación francesa declaró que "los paracaidistas sólo estaban bien para el circo". Y esto se convirtió en doctrina oficial. El Estado Mayor General de Francia volvió las espaldas a los paracaidistas precisamente en el momento en que los Generales alemanes desarrollaban y perfeccionaban la idea.

En el curso de los primeros meses de la guerra, el Mayor Geille y sus hombres fueron incorporados a distintas Unidades de la Infantería de tierra. En el último minuto, en el mes de mayo, el Ministro del Aire, M. Laurent Eynac, trató de corregir el error del Estado Mayor General francés. Era de-

masiado tarde. Francia, que había tenido tropas de paracaidistas antes que Alemania, no pudo reconstruir sus Unidades antes de la derrota final.

Conclusión.

Resumiendo, la derrota de la Aviación francesa ha de considerarse como el resultado de importantes errores políticos, industriales y militares. Los más importantes parecen haber sido los siguientes:

La capacidad industrial de Francia y su rendimiento eran insuficientes, como resultado de una política económica desacertada, por la que demostraron afición desmedida los Gobiernos franceses desde 1920 hasta 1939. Francia nunca debió seguir una política económica en desacuerdo con su política extranjera.

Los hombres de Estado franceses y el Estado Mayor General de Francia no concedieron a la Aviación la importancia que indudablemente posee. Hicieron preparativos para una guerra de posiciones y no quisieron creer en la guerra relámpago.

La estrategia francesa fué vacilante y no se adaptó a las ideas nuevas, en tanto que Alemania desarrolló una estrategia audaz y sorprendente. En lo que respecta a la Aviación, el Estado Mayor francés nunca empleó más del 60 por 100 de las fuerzas disponibles.

Junto a esto, hemos de recordar que el colapso de Francia no fué sólo militar; fué también moral y político. Lo que ha sucedido en Inglaterra demuestra que la guerra no sólo es cuestión de aviones y tanques, sino que es también asunto de voluntad y espíritu. Mucha gente en Francia se negó a luchar contra Hitler por haber perdido su fe en la democracia y por no estimar como antes la libertad individual y nacional.

Quiero rendir homenaje al valor de los aviadores franceses. Siempre inferiores en número, con muy pocos aviones, mal equipados y peor dirigidos, realizaron verdaderas proezas.

¿Por qué una fuerza aérea?

Por el Coronel R. OLDS

(De FLYING AND POPULAR AVIATION, de septiembre de 1941.)

La potencialidad en el aire, como en la tierra y en el mar, es de importancia vital para nuestro modo de vivir y para la salvaguardia de su futuro.

La guerra es una fuerza organizada. La abrumadora complejidad de los Ejércitos modernos, de la Marina y de las Fuerzas Aéreas tiene su raíz en su integración en el empleo nacional—e incluso hemisférico—de las fuerzas físicas. No es de nuestra incumbencia el por qué se emplea la fuerza aérea, ya que eso entra de lleno en la política nacional. Pero, no obstante, a cada uno de nosotros nos incumbe directamente el cómo se emplea y el por qué una fuerza aérea ha llegado a convertirse en el factor dominante en esa política nacional.

El hombre, como criatura, es miserablemente débil. Sólo tiene sus dos pies y un cerebro. Sus brazos son cortos y se fatigan fácilmente. El hombre prehistórico, en lucha con los enormes animales de su era, empleó su cerebro para proveerle de una porra que compensase su incapacidad física. La porra fué como una extensión de su brazo: el comienzo de la fuerza organizada.

Algo más tarde empleó el arco y las flechas. La flecha era como otra extensión que daba a su brazo, de unos veinte metros o tal vez más. El fusil no pasa de ser otra creación

del poder humano, a fin de extender más aún su brazo. Un Ejército es una unidad organizada que representa la potencia bélica combinada de una nación.

Vivimos y funcionamos en tres medios distintos: tierra, mar y aire. En cada uno de estos medios debemos estar preparados para defendernos contra el ataque y replicar por nuestra parte con ataques agresivos y enérgicos. Hasta el comienzo de la guerra presente estaban separadas las operaciones militares en cada uno de estos tres elementos. Los Ejércitos combatían en la tierra, los buques en el mar, y en la guerra mundial (que mostró el comienzo del poderío aéreo) las operaciones aéreas no pasaban de ser incursiones poco profundas, dirigidas por Jefes del Ejército y la Marina.

Desde entonces el poderío aéreo ha ascendido muchísimo. Ha desarrollado una talla tal, que casi nadie sabe cómo explotar su prodigiosa fuerza hasta el máximo. Se revela en la actualidad como una especie de monstruo de Frankenstein, más fuerte que nadie, existiendo como una amenaza tanto para nuestros enemigos como para nosotros mismos, que lo

creamos. Un empleo adecuado y propio de esta potencia gigantesca exige un empleo táctico y estratégico determinado de la fuerza organizada que representa. Es esto lo que los Estados Unidos tratan de aprender. Tenemos para guiarnos las lecciones de los últimos veinte años. Asimismo disponemos de algunas lecciones procedentes de otras partes del mundo en los dos últimos años. Los Estados Unidos tienen observadores en todas partes: en Europa, en Oriente, en el Oriente Medio y en los mares del Sur. Paso a paso vamos acumulando la historia de cómo se está empleando la potencia aérea. En Washington las Autoridades militares tratan de traducir esta historia a una acción rápida en la práctica. Las maniobras incesantes que simultáneamente se hacen en muchas partes del país enseñan al Ejército la manera de adaptar las experiencias de otras naciones a nuestro problema propio.

De hecho nuestro problema es la defensa. Defensa que se lleva a una escala jamás prevista. Implica la protección de veintiuna naciones que están a nuestro lado; patrullando ante 25.000 kilómetros de costas, dos océanos, varios mares, y dibujando un impenetrable anillo de acero alrededor de todo el hemisferio occidental.

En este gigantesco esfuerzo, el Ejército, la Marina y la Aviación, conjuntamente, constituyen la fuerza a emplear. Dado que los Estados Unidos mantienen su poderío aéreo bajo el doble mando del Ejército y la Marina, el término general "potencia aérea" es indivisible. La Aviación será empleada por el Ejército y la Marina, y en ocasiones determinadas se combinará en una fuerza combatiente que efectuará misiones independientes por sí sola.

Necesitamos esa flexibilidad. La Aviación está en todas partes a la vez y en ninguna. Es una fuerza armada que puede simultáneamente intervenir en las operaciones navales, cooperar con una columna motorizada y destruir las lejanas bases del enemigo en misiones independientes y por sí sola. Por razón de su movilidad excepcional, la Aviación puede actuar, en un conjunto bélico perfecto, en un punto determinado y en acciones locales, como la emplearon los ingleses en Dunquerque para contrarrestar la acción de la Luftwaffe, cubriendo la histórica retirada del Cuerpo expedicionario británico.

Necesitamos la Aviación más fuerte del mundo, porque estamos defendiendo la zona más rica del mundo contra la potencia militar más grande que registra la Historia. Esa potencia conoce el verdadero valor de la Aviación; actualmente posee la Fuerza Aérea más potente que existe. Nosotros tenemos que ser más fuertes. Tenemos que superarla en número, en reservas, en "performances" de prototipos, en la excelencia de nuestras tripulaciones entrenadas. Estamos frente a esta soberbia potencia aérea extranjera. La nuestra debe ser mejor: mayor, más rápida y con más radio de acción. Tan pronto como la nación esté en condiciones de resistir la sangría financiera e industrial, procederemos a reclutar y entrenar esta fuerza. Aún no es la mejor del mundo. Mañana estará en condiciones de alcanzar y mantener una superioridad local, de igual modo que las fuerzas terrestres y marítimas efectuarán sin riesgo operaciones locales. Día llegará en que pueda sostener la superioridad continental, confinando al enemigo a otras partes del hemisferio. Pero jamás podrán justificar su coste las Fuerzas Aéreas hasta que puedan demostrar en la guerra un éxito completo del hemisferio.

La Aviación puede dejar a la Marina completamente desamparada. Esto no quiere decir que la Aviación pueda derrotar a la Marina o que los aviones puedan hundir buques de guerra. Pero en todas las campañas recientes la Aviación ha demostrado que puede hacer que permanezca inactiva la Marina, desviándola de sus objetivos y embotellándola en sus bases. La Flota inglesa del Mediterráneo obligó a algunos buques italianos a refugiarse en el puerto de Tarento; algunos "Swordfish" de la Aviación naval inglesa atacaron con torpedos a los buques anclados y les causaron daños de importancia. Algunos cazas aislados "Blackburn Roc", embarcados en el "Illustrious", volaron sobre Trípoli, Massaua y otros puertos italianos de Africa, dejando un rastro de buques hundidos.

Los potentes cruceros de bolsillo alemanes, el "Scharnhorst" y el "Gneisenau", son unas carracas rotas en el puerto de Brest, acosados noche tras noche por los bombarderos de la R. A. F. La Aviación, si no los hunde, los deja insertivos o inactivos. Alemania tiene otro "super-acorazado", que botará en breve: el "Tirpitz".

El "Bismarck" consiguió hacer blanco en los depósitos del "Hood" a una distancia de 24.000 metros, hundiendo el mayor de los buques ingleses de batalla. Los ingleses salieron perdiendo en este duelo de cañones y buques de guerra. Pero ganaron luego con la Aviación. Los mismos biplanos anticuados "Swordfish", actuando desde el "Ark Royal", torpedearon cuatro veces al "Bismarck", deslabazando el timón y dejándolo a merced de un crucero, que acabó con él. Después de haber escapado de la Marina inglesa, el "Bismarck" fué nuevamente localizado por un hidro yanqui de gran radio de acción.

Este es un ejemplo de cómo la Aviación puede neutralizar a la Marina. Desde luego no prueba la superioridad de una sobre la otra; pero no hay duda de que responde de una vez por todas a las objeciones sobre cuál es más potente. La respuesta es que lo son ambas. Poderío naval más poderío aéreo es igual a poderío marítimo, y Ejército más Aviación es igual a poderío militar. Ni el Ejército ni la Marina pueden actuar sin la ayuda aérea. Y las Fuerzas Aéreas tienen que contar con el apoyo de las fuerzas de superficie para ejercer su potencia.

Son tres y dependen unas de otras. En el sur de los Estados Unidos el Ejército ha hecho recientemente unas grandes maniobras. En ellas, por primera vez, cada columna motorizada de la vanguardia contó con el apoyo aéreo: "A-20 A", "A-17 A" y "B-18 A", que, en opinión de los Oficiales observadores, no aportaron grandes ventajas, pero que por lo menos sirvieron para demostrar a los Estados Mayores cuán atrasados estamos en ese aspecto.

Los informes de los observadores norteamericanos dicen que en la campaña de Polonia (cuyo terreno es muy parecido al nuestro meridional) cada "Panzerdivision" alemana, cada columna motorizada, cada patrulla de tanques, contaba con el apoyo de los "Stukas" y de los "Heinkels". En la batalla de Francia los bombarderos alemanes hicieron las veces de la Artillería, formando una barrera de bombas ante sus tropas de vanguardia en lugar de la Artillería, que no podía cambiar sus emplazamientos con la rapidez necesaria. Nuestro Estado Mayor sabe que la Luftwaffe es una organización permanente—una reserva para la fortaleza aérea de Alemania—. Se designan las escuadrillas o los aparatos que tienen que prestar su apoyo directo e intenso a las unidades terrestres. El enlace en cuestión se ha perfeccionado en un grado mucho más alto que el alcanzado hasta hoy por nosotros. Los aviones alemanes actúan tan estrechamente unidos con las fuerzas terrestres, que en verdad es una demostración de aula universitaria llevada exactísimamente a la práctica. Además, la Luftwaffe es una fuerza aérea independiente. Lo que demuestra que lo que interesa no es tanto la organización de las Fuerzas Aéreas, sino de qué manera se emplea esa organización.

La Luftwaffe tiene siete flotas aéreas independientes y más de un millón de Oficiales e individuos de tropa. Nosotros tenemos cuatro y unos 180.000 Oficiales y soldados en nuestra Aviación del Ejército. Cuando se lleve a cabo nuestro programa de instrucción y construcción de aviones contaremos con una Aviación que será, aproximadamente, la mitad de lo que hoy es la Luftwaffe.

Tenemos que contar con una Fuerza Aérea lo suficientemente potente para obligar al enemigo a combatir duramente para efectuar cualquier misión, por sencilla que sea.

Necesitamos una Aviación tan fuerte que pueda apoyar simultáneamente a todas las Unidades terrestres que actúen en todos los teatros de la guerra. No debe haber excusa para una derrota norteamericana causada por aviones enemigos de bombardeo en picado. No debe oírse, en fin, grito alguno que se parezca al lanzado por los valientes australianos en Creta: "¿Dónde están nuestros aviones?"

Los tendremos; tenemos que poseerlos.