



POLÍTICA AÉREA

Por el Teniente coronel PRADO

Antes de la aparición del dirigible, del avión, un país se consideraba al abrigo de las incursiones del enemigo cuando sus fronteras estaban intactas. Por entonces la Marina y el Ejército eran casi siempre suficiente para llevar a cabo ese cometido, entendiéndose por fronteras las líneas naturales o convencionales que separaban el territorio nacional de los países limítrofes. En ciertos países, por sus características geográficas, raciales o de orden material, se generalizó el vocablo; por extensión, se entendía entonces por frontera, no sólo las líneas de demarcación ya expresadas, sino también los contornos de las mismas, tanto terrestres como marítimos.

Actualmente la aparición de la Aviación como arma de combate ha trastornado totalmente la definición, pues el territorio situado en el radio de acción de aviones enemigos puede ver surgir bruscamente, rapidísimamente, el enemigo aéreo en su cielo, a pesar de la protección que le proporcionen las fuerzas de superficie que lo cubren. Toda la región expuesta a ser invadida por el cielo, a ser castigada por el fuego de los elementos aéreo, es, por tanto, una *frontera aérea*. Ha desaparecido la línea frontera para convertirse en una superficie frontera. El arma aérea ha revolucionado los medios de combate, trastornando los espíritus, modificando los básicos principios de conducción de guerra, alterando los procedimientos económicos de sostenerla. El peligro aéreo amenaza por doquier; sus objetivos son ilimitados; su alcance está por encima de todas las previsiones humanas; sus efectos son de imposible cálculo. Ningún invento o descubrimiento del género humano tuvo

tanta importancia para el porvenir incierto de los pueblos como la aparición de esta nueva y terrible arma de combate.

I.—OBJETIVOS DEL ATAQUE AEREO

Antes los objetivos de guerra eran solamente los terrestres y navales. Entre los terrestres podemos clasificar los siguientes: grandes zonas industriales, agrícolas, mineras; grandes ciudades, centros de comunicaciones importantes, el Ejército enemigo terrestre. Entre los navales: zonas importantes del litoral por sus riquezas; grandes puertos, tráfico enemigo, bases navales, la escuadra enemiga.

La Aviación ha introducido otra serie de objetivos propios: son los objetivos aéreos que comprenden las bases aéreas y las escuadras aéreas enemigas.

Con la Aviación, una vez en posesión del cielo, batiendo de modo rotundo su objetivo principal, *el Ejército aéreo enemigo*, lo demás viene por añadidura. Tiene medios de sobra si dispone para ello de la fuerza precisa para batir más tarde a los Ejércitos terrestres o navales enemigos, e incluso ocupar con sus fuerzas, lanzadas con paracaídas o transportadas en vuelo, el territorio ocupado por las fuerzas de superficie.

Todo se reduce a determinar cuáles serán los *puntos vitales*, los puntos más sensibles del enemigo, para concentrar sobre ellos los máximos esfuerzos, la potencia de fuego más imponente. Recíprocamente, conviene hacer en el territorio nacional una clasificación de estos mismos puntos,

para defenderlos, inmunizarlos contra las graves injurias aéreas, que pueden llegar a ser mortales. Cosa bien difícil, puesto que la natural tendencia a querer "protegerlo todo" puede traer consigo una multiplicación excesiva de los mismos, sin eficacia luego en la protección.

En el plan de defensa de una nación debe irse, por tanto, al aspecto de conjunto, considerando "vitales" solamente aquellos que lo sean verdaderamente, sin descender a desmenuzar demasiado, ya que no se podría atender a "tantos" a un mismo tiempo.

Tratemos, pues, de examinar el orden de urgencia de estos puntos sensibles en los varios casos o circunstancias. Considerémonos, pues, en los comienzos de una guerra. En estos momentos de enorme tensión, cuando aun sin haberse declarado oficialmente la guerra, se sabe de seguro que ella es sólo cuestión de horas, quizá de minutos, *se puede, se debe, se hará* intervenir a la aviación. En estos momentos angustiosos, en que todo es nervosismo, preparación, órdenes, hay que actuar con la rapidez del rayo.

La aviación tendrá como primer objetivo la aviación adversaria, destruyendo sus bases aéreas, haciéndolas totalmente inutilizables, o bien librando en el aire, ganándolas, las batallas aéreas que le permitan adquirir la preciosa libertad de acción, de movimiento. Esto conseguido, se entregará a destrozar brutalmente los sitios de mando del país, de los Ejércitos, la circulación de fuerzas, perturbar la movilización atacando depósitos de material o grandes almacenes. Desde luego parece difícil llegar a conseguir grandes trastornos en lo que a la movilización se refiere, porque ésta, abarcando la totalidad del país, se fragmenta en multitud de movimientos dispersos; ciertamente es así, pero si no la totalidad de la movilización, con sus numerosas fuerzas en movimiento constante de día y de noche, su acción perturbadora, verdaderamente eficaz, puede ejercerse en la concentración de estas mismas fuerzas, más próximas ya al campo de acción de los Ejércitos. Basta para ello atacar lo más violentamente posible las obras de fábrica de todo género, tales como viaductos, grandes puentes, estaciones de enlace, de embarque o desembarque. Se consigue esto no sólo por medio de las bombas explosivas lanzadas en vuelo horizontal por masas de aviones, o por medio de aviones en picado de más precisión en el bombardeo, sino también por el empleo de masas de hombres lanzados en

paracaídas o transportados en aviones o planeadores, que tomen tierra en las inmediaciones de los lugares designados de antemano, con un bien estudiado plan de destrucción. Si los medios de ataque son poderosos, no cabe la menor duda que se consigue detener la concentración. Si fuesen insuficientes, la concentración seguirá haciéndose, pero a costa de graves molestias, al precio de retardos más o menos importantes, en momentos en que todo retardo en la ejecución de la concentración puede no sólo ser peligrosa, sino también mortal.

Simultáneos con estos ataques a la concentración, la aviación *martilleará* de modo continuado, de día o de noche, combinando todos sus medios de acción, los grandes centros de población. Bombas explosivas, ametrallamiento, incendios, y aun el gas, podrían derrumbar en los comienzos de una guerra la voluntad de resistencia de una nación; más tarde, quizá, no sólo no surtiría idéntico efecto, sino que incluso podría ser contraproducente exaltando esa resistencia al máximo.

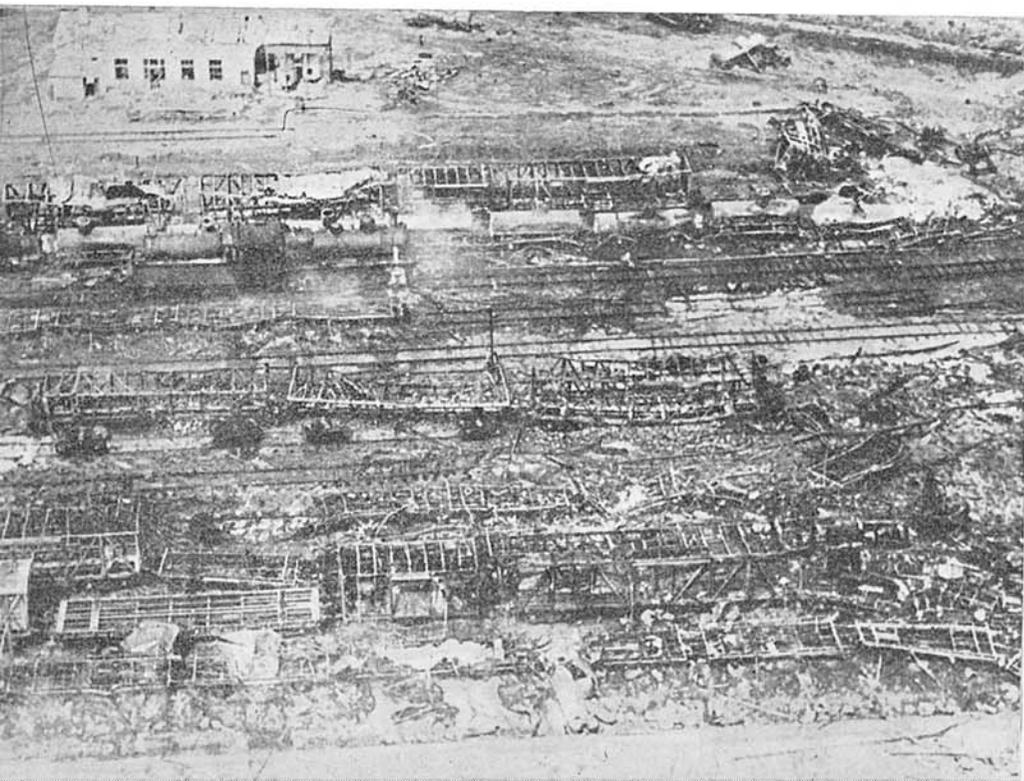
Pero muchos preguntarán: ¿Es posible que estos golpes aéreos, por contundentes que sean, puedan llevar al Gobierno de un país a pedir la paz? Esto sería tanto como decir que sin batalla terrestre la guerra se había decidido por la sola acción de la aviación.

El general francés Niessel admitía que los efectos de la aviación "podrían llegar a destrozar la moral del Mando y del Gobierno enemigo". Pero añadía en seguida, "que no había que exagerar los resultados a alcanzar; éstos dependerán por completo del vigor moral e intelectual del adversario". Además, continuaba, "que más que en acciones independientes, la acción de la aviación se haría sentir en los reconocimientos profundos a favor de las fuerzas de tierra y mar, y susceptible también de ejecutar ciertas operaciones sin contacto directo con dichos Ejércitos: tales los bombardeos lejanos, las batallas aéreas; pero estas operaciones no deben jamás hacer perder de vista la combinación de e fuerzas con el Ejército y la Marina, ni ejecutarse tampoco a cuenta de ellos"; "El Alto Mando tiene el deber de resistir las presiones que sobre este particular le ejerzan, dándole a estas misiones una debida proporción", agrega más tarde.

El general italiano Douhet ha expresado otras teorías completamente ortodoxas. En multitud de escritos, revistas, libros, durante años, se hizo el apóstol infatigable del Ejército del Aire. En resumen, las teorías de Douhet pueden enunciarse así: Un formidable Ejército aéreo representa una absoluta necesidad para la existencia de la Patria, pues sin él no habrá Ejército terrestre ni Marina que pueda salvarla.

Para él fué axiomático lo siguiente: 1.º La decisión del conflicto del porvenir será en el aire. 2.º Es preciso absolutamente revisar la escala de valores de las tres fuerzas armadas (Ejército, Marina, Aire). 3.º Es perjudicial distraer los recursos aéreos del Ejército del Aire para constituir las aviaciones de cooperación, es decir, aquellas que no formando parte del Ejército del Aire estaban al servicio del Ejército de Tierra o de la Marina.

Nudo de comunicaciones destruido por el Arma aérea.



Douhet admitía, desde luego, que puede conseguirse el dominio del aire de un modo absoluto, en oposición a una superioridad local o momentánea. Este dominio puede adquirirse por una continuada labor de fuerza del Ejército del Aire, no por una acción de sorpresa. Y hablando del peligro aéreo, Douhet escribe: "El peligro aéreo no se evita más que con medios aéreos. Toda fuerza que se distraiga del crecimiento de las fuerzas aéreas es un verdadero mal. Es preciso conquistar el dominio del aire; una vez dueño del aire, todos los peligros serán alejados." Las opiniones de estos dos tan importantes técnicos de la guerra aérea son opuestas completamente. La experiencia del empleo de los distintos Ejércitos en la actual guerra viene a demostrar de una manera indudable que en "el término medio está la virtud". Es decir, que sin dominio aéreo no puede haber desarrollo favorable en los planes de operaciones de los Ejércitos de superficie, y que éstos necesitan de un modo imperioso, para poder obrar con libertad de movimientos, que el Ejército del Aire les desbroce la mitad de su camino, que es el evitar las incursiones de los aviones enemigos, al mismo tiempo que los aviones propios quebrantan con su fuego a los Ejércitos contrarios.

Existe, por tanto, una labor de coordinación de esfuerzos, de cooperación táctica, obligada e ineludible en la proximidad del teatro de operaciones, como también de cooperación en el aspecto estratégico entre las misiones, el empleo de los tres Ejércitos en campaña. Circunstancias de lugar y tiempo, la sorpresa, el teatro de operaciones, la clase de enemigo y su material serán, entre otros, los factores que demostrarán "a posteriori" cuál de las dos doctrinas tuvo adecuada aplicación.

En la actual contienda se encuentran ejemplos elocuentes de esto que decimos, pues en ella hubo operaciones combinadas del poder aéreo con los Ejércitos terrestre o la Marina, y otras cuyo desenlace corrió a cargo, desde su principio al fin, de los elementos todos de las fuerzas del aire.

Esbozaremos ligeramente alguno de estos casos, empezando por aquel en que existiendo dominio previo del aire, hubo exacta colaboración con el Ejército terrestre:

1.º *Conquista rápida de Polonia*, que sólo en diecisiete

días de operaciones fué eliminada de la lucha, conseguido primero por el dominio aéreo empleándose por sorpresa la aviación germana, sin necesidad de batallas aéreas, puesto que la polaca fué destruída en sus propios aerodromos; esto conseguido, la colaboración con las unidades rápidas blindadas, destrucción completa de nudos de comunicaciones, etcétera, hizo lo restante.

2.º *Campaña de Noruega*.—Con el dominio aéreo previo sobre los estrechos del Kategatt y Skagerratt, permitiendo el tráfico marítimo sin interrupción, el transporte aéreo de día y de noche, la multitud de desembarcos en lugares distantes de las costas. La flota inglesa, más poderosa que la alemana, pudo, no obstante, a costa de tremendas pérdidas, desembarcar fuerzas en diversos lugares, pero por falta

de ese dominio aéreo, su permanencia en aquellas aguas no fué de larga duración. En el Parlamento inglés, tanto el "primer" como otros caracterizados políticos, achacaron el fracaso de Inglaterra en aquel teatro de operaciones a la falta de protección aérea de sus fuerzas terrestres y navales.

3.º *Campaña de los Países Bajos y Francia*.—Estas dos campañas, aunque no simultáneas en el tiempo, pueden ser consideradas como una sola, ya que uno era también el rápido objetivo: Francia.



Formación de "Fortalezas volantes" hacia sus objetivos.

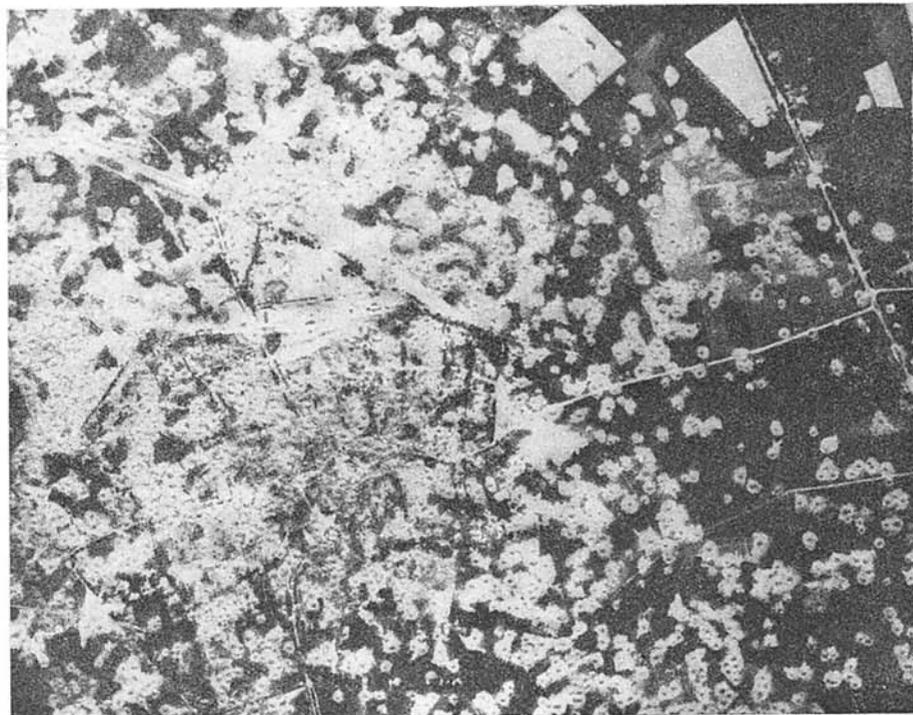
Y en verdad que sus resultados para los alemanes llegaron a ser prodigiosos, ya que batieron en escaso número de días a los Ejércitos holandés, belga y francés, cuyas mejores tropas fueron hechas prisioneras; el Ejército inglés expedicionario milagrosamente se salvó del copo, pues acogiendo a los puertos belgas y franceses de la costa del mar del Norte, no lejos de las inglesas del mismo mar, sembradas de buenos y numerosos aerodromos, se encontraron de este modo protegidas por su propia aviación. El calificativo de "desastre" que por entonces se dió en el mundo entero al reembarque inglés en Dunquerque, pudo haber sido único en la Historia, transformándose en una verdadera hecatombe sin el eficazísimo apoyo de la R. A. F.

Si hubiese habido en dichas costas superioridad aérea local de la R. A. F. sobre la Luftwaffe, no hubiese reembarcado el Ejército inglés, ni algo más tarde ser vencida Francia. El segundo frente europeo no cabe la menor duda

que hubiese estado establecido desde entonces de un modo permanente.

Como ejemplos típicos de desenlace favorable, debidos a la actuación exclusiva o casi exclusiva de la aviación, podemos citar:

1.º *El caso de Narvik*, en la campaña de Noruega, pues aunque la ocupación del "fiord" de ese nombre en el círculo Polar fué una operación mixta, su defensa en cambio por los alemanes se hizo solamente con las fuerzas allí transpor-



Objetivo saturado de bombas.

tadas por medios aéreos. Ni el mal tiempo, ni la distancia, ni los ataques de la Marina inglesa pudieron impedir que fuesen los paracaidistas alemanes quienes conservaran en su poder lugar tan codiciado por ambos contendientes.

2.º *Campaña de Creta*.—La ocupación de esta gran isla mediterránea es el caso más típico de ocupación de un territorio por el solo esfuerzo de la guerra aérea. Protegida desde el mar por un enorme despliegue de fuerzas navales inglesas, ocupados sus puertos principales, sus aerodromos, sus líneas de comunicación por las fuerzas terrestres de esta nación; fortificados sus puntos costeros más importantes, ninguno de estos medios tuvo eficacia contra el poder aéreo integral.

Se venció primero el poder naval inglés con pérdidas elevadas de unidades, mientras que nubes de paracaidistas lanzados desde aeroplanos y multitud de planeadores conduciendo la Infantería del aire alemana, tomaron posesión de los aerodromos del norte de la isla, obligando a la R. A. F. a abandonarlos. Una vez en posesión de estos aerodromos, aviones de transporte llevaron a la isla toda clase de personal, material guerrero, gasolina, municiones. Más tarde, pero ya decidida la suerte de la isla, fueron afluyendo en las más diversas embarcaciones fuerzas de todo género que consolidaron, sin luchar apenas, lo hecho y resuelto por las fuerzas aéreas.

II.—EFECTOS MATERIALES Y MORALES DEL EMPLEO DE LA AVIACION

El riesgo de perder la guerra antes de haber librado la batalla terrestre existe, por tanto. Hay que tomar garantías contra él sin descuidar, claro está, las necesidades del Ejército de Tierra ni de la Marina. Por otra parte, aun compartiendo completamente las ideas de Douhet, es difícil admitir que no habrá más fuerzas antiaéreas del territorio que las escuadras aéreas. Por el contrario, un país en el cual las defensas antiaéreas son cuidadosamente preparadas en la paz, podrá todavía continuar la lucha con esperanzas de éxito, aun habiendo perdido la batalla aérea. Pero si la defensa antiaérea no está perfectamente organizada, la pérdida de la batalla aérea equivaldrá ya de seguro a la pérdida de la guerra.

Supongamos ahora el caso de que las batallas aéreas han sido indecisas, que la movilización y concentración (aunque con dificultades) se ha efectuado, y que los Ejércitos de superficie han llegado a establecerse sólidamente en un frente estabilizado. ¿Cuál será entonces la misión de la Aviación? Indudablemente, aparte de que conservará como una de sus misiones principales la de atacar los medios de tráfico de los Ejércitos, empleará todo su esfuerzo máximo en atacar cuantas industrias básicas están trabajando para la defensa nacional: fábricas de material de guerra (aeroplanos, motores, carros blindados, cañones, municiones, etcétera), astilleros de barcos de guerra y mercantes, fábricas de material

de transporte (locomotoras, vagones, automóviles), pozos de petróleo o fábricas de gasolina sintética, refinerías y multitud de otras industrias que harían demasiado larga su enumeración.

Como la guerra se anuncia larga, la producción industrial tomará un gran incremento; es lógico tratar de paralizar, sobre todo, este período crítico de la puesta en marcha de nuevas industrias. En este aspecto la aviación obrará por sus efectos materiales y por su acción moral.

En el orden de los resultados materiales, la aviación enemiga tratará de aplicar la teoría del *golpe de fuerza* con el mínimo de pérdidas. Se dedicará a provocar de un modo total la paralización de un conjunto industrial, bastando para ello alcanzar directamente las centrales térmicas o hidráulicas que la surtan de energía; pero si dispone además de fuertes masas de aparatos, completará esa destrucción con la de las demás fábricas o industrias del contorno.

Pero otro medio eficaz de molestar, quizá de impedir la producción, será el empleo del factor moral. Con la ayuda de medios relativamente reducidos, es decir, pocos aparatos con bastante radio de acción, aunque no carguen muchas bombas, puede mantenerse en alerta constante un extenso territorio; este estado de alerta podrá ser mantenido horas y horas; caerán bombas en muchos lugares a la vez, se fati-

gará la defensa enemiga; el resultado será una continuada tensión nerviosa, fatiga en el personal, que rendirá menos en su labor, horas de trabajo perdidas, baja en la calidad.

Esta desmoralización se conseguirá utilizando no sólo el fuego en todos sus aspectos (bombas incendiarias, explosivos de gran potencia, ametrallamiento), a fin de conseguir los mayores destrozos en inmuebles, en servicios de todo orden, sino también teniendo a los moradores de las ciudades en estado de constante alarma.

Queda por saber únicamente si estos factores morales llegarán a ser tan bajos, tan ínfimos, que obliguen al pueblo así castigado, *cansado de la guerra*, a pedir la paz. La experiencia de la guerra actual no parece demostrar hasta ahora sea esta respuesta afirmativa.

El ejemplo lo tenemos en el comportamiento de los pueblos inglés y alemán. La palabra "coventryzar", adoptada por beligerantes y neutrales, expresa en un simple vocablo todo el horror de una gran ciudad en ruinas, hoy numerosísimas en los países en guerra; pero la verdad es que todavía no se ha encontrado otra sinónima que exprese la de un pueblo rendido a discreción por el terror aéreo. No quiere esto decir que alguna vez tal hecho se produzca. Mas no debemos olvidar que cuando los pueblos luchan por elevados ideales o por causas materiales, en que la pérdida de la guerra implica su desaparición, tal rendición puede tardar mucho tiempo en producirse o no llegar nunca.

III. — LA DEFENSA DEL PAIS CONTRA EL PELIGRO AEREO

Convencidos todos de la existencia del peligro aéreo, así como de la multiplicidad de "puntos sensibles" que serán sus objetivos preferidos, no cabe la menor duda que éstos tienen que ser clasificados en diversas categorías, como también la protección de los mismos seguir un orden de urgencia atendiendo a su importancia. Esta valoración será función de la situación estratégica en general; tampoco será del mismo valor en los comienzos del conflicto que en el transcurso de una guerra larga.

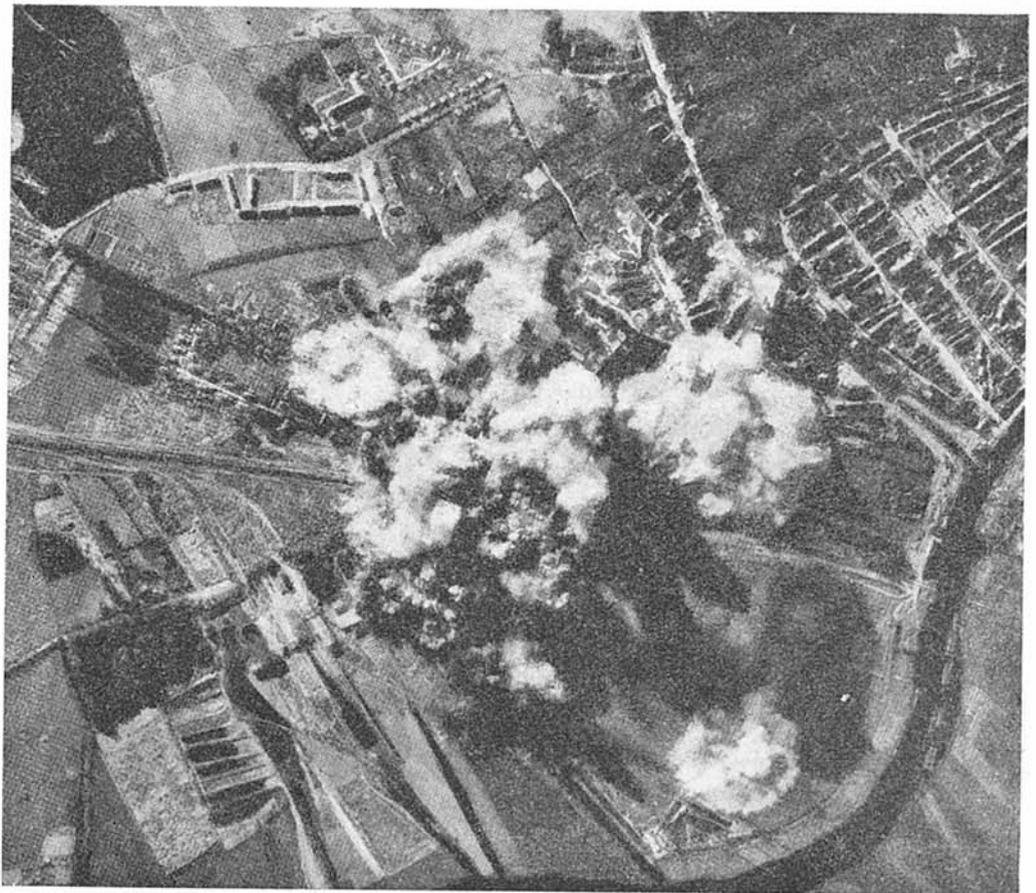
El ataque aéreo se dirigirá siempre de un modo fulminante contra uno cualquiera de estos puntos. ¿Pero sabremos cómo? ¿Cuándo? ¿Cuántos? Lo cierto es que existe, y como existe hay que estar prevenidos. Sabemos que el peligro aéreo viene por el aire, que su vehículo es el avión, que puede adoptar variadas formas.

Tres principales características vemos en el ataque aéreo:

- 1.º Las cualidades del avión como vehículo de agresión.
- 2.º Las diferentes formas o modos de la agresión.
- 3.º La manera como se emplearán los aviones.

Estas características nos demostrarán que el ataque aéreo no puede evitarse por ahora, ya que la velocidad de los aviones actuales, su efecto de sorpresa, les permite penetrar profundamente en cualquier país, por grande que éste sea; de igual modo nos probará que aisladamente o en grandes formaciones pueden paralizar la vida de una nación, tanto en el orden civil como en el militar; por último, nos muestra que los aviones son dueños de escoger el punto de ataque, pues una vez en el aire gozan de libertad de acción, sin más limitación que por la defensa prevenida de antemano se les imposibilite el ataque. Mas como la defensa no puede existir en todas partes, y aun supuesto que esto fuese así, puede su intervención ser demasiado tarde, el ataque podrá ejecutarse escogiendo aquel punto que más convenga, esté bien o mal defendido.

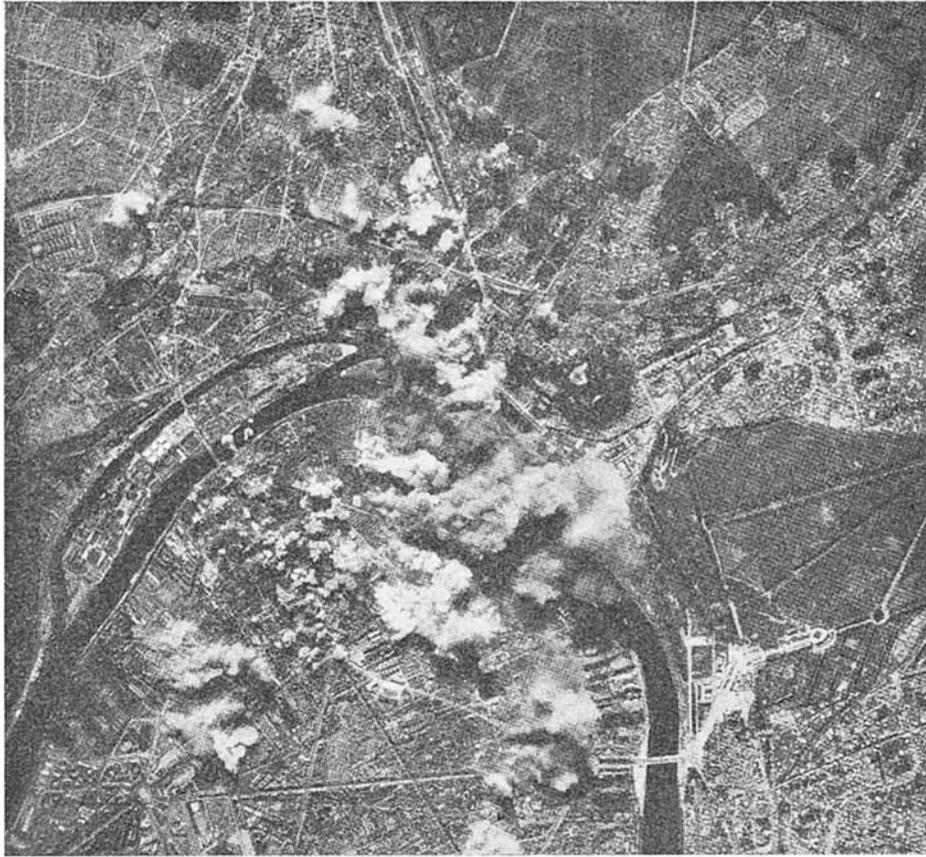
Es, pues, necesario coordinar todos los medios de defensa, organizando su funcionamiento de conjunto en el cuadro general de la total defensa del país.



Todo el país está expuesto a los efectos del bombardeo aéreo.

IV.—INFORMACION Y DEFENSA PASIVA

En época de paz, la información sobre el peligro aéreo debe tener de antemano determinadas las posibilidades de la aviación, su radio de acción, sus medios de destrucción, sus procedimientos de ataque. En la guerra debe continuar



Precisión del bombardeo aéreo.

su búsqueda aún más ardientemente, para que el Mando pueda prevenir en el tiempo *límite* los servicios de defensa de las poblaciones o puntos vitales. Todo ello es primero un asunto de documentación, más tarde de sincronización.

El exacto conocimiento de la naturaleza del ataque aéreo es fundamental para evitar una sorpresa. Pero aún lo es mucho más si nos referémos a un procedimiento de ataque, afortunadamente inédito todavía: la guerra química.

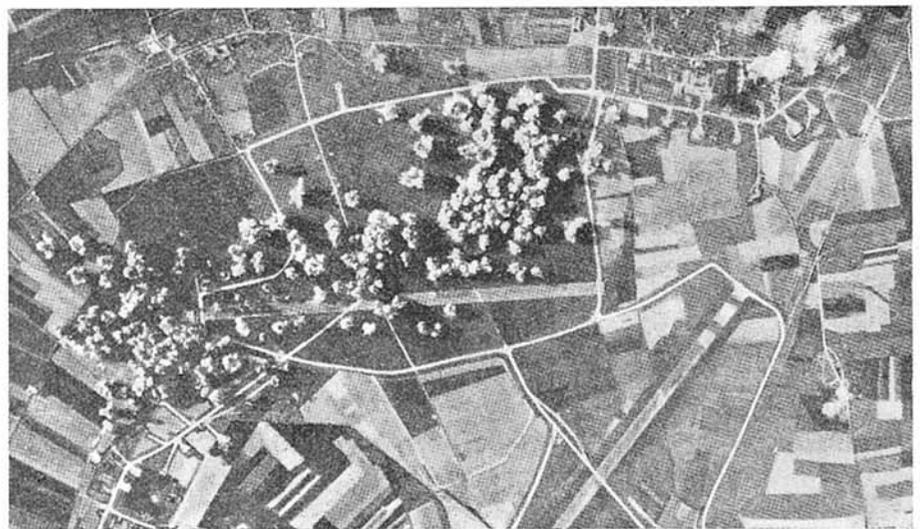
Debe existir un organismo superior encargado de recoger desde la paz toda clase de información concerniente a la defensa aérea del país; tener estudiadas las hipótesis todas del ataque; construir mapas o gráficos en que figuren todos los puntos del territorio nacional y los momentos en que pueden ser atacados a partir del paso por las fronteras de los aviones enemigos; los explosivos o medios de destrucción que puedan ser empleados; los sistemas de contrarrestar éstos o disminuir sus efectos por lo menos; la construcción de refugios para personal civil y militar; la puesta en punto de los servicios contra incendios o gas; los servicios médicos; nuevos sistemas de transporte, etc., etc. Este organismo debe contar con omnímodas atribuciones y jurisdicción en todo el ámbito

nacional. Su nombre o denominación nos es indiferente, pero lo interesante es su funcionamiento perfecto, armónico, eficiente.

El servicio de alerta, los puestos de observación de paso de aviones, los centros de identificación e información, el sistema de transmisiones, la interpretación de partes, la comunicación rápida con los servicios de la defensa antiaérea, etc., son de tal complejidad, que no caben en la limitación de un artículo de esta naturaleza. Ahora bien: con la extensión y las atribuciones, incluso exageradas, que habrá que darle a este organismo por su misión, por su responsabilidad, es un órgano de mando pasivo. Hay que buscar, pues, otro método más radical para defender al país del peligro aéreo, y como éste viene por el aire, su antídoto debe estar también en el aire. *Lo activo del avión de ataque debe ser combatido con otro medio activo. Avión contra avión, granada de cañón contra bomba aérea.*

V.—LA DEFENSA ACTIVA

Ciertamente el avión es el más poderoso, el más eficaz medio que oponer a los ataques aéreos. Lo mejor sería, desde luego, impedir el ataque, obrando sobre las bases enemigas por medio de la *aviación ofensiva*, bien por el bombardeo o ametrallamiento, bien por las acciones de deslucamientos de fuerzas lanzadas sobre ellos. Incluso no pudiendo evitar los ataques aéreos, pueden disminuirse en intensidad y calidad, empleando la aviación de bombardeo en misiones específicas de represalias sobre esas bases o sus servicios; pero si los ataques enemigos se hacen con decisión, y si los aerodromos de despegue son múltiples y diseminados, llegarán siempre a sus objetivos, a no ser que se lo impida



Campo de aviación durante un bombardeo aéreo.

en el aire la batalla aérea. Esta batalla debe ser librada antes de la proximidad a los objetivos; si es favorable para los atacantes o pueden éstos eludirla, no queda a la defensa más que volver a empeñarla más tarde por medio de la aviación defensiva, pero ya en la zona de objetivos.

Estudiemos, aunque sea ligeramente, estas misiones de las aviaciones ofensivas y defensivas.

La aviación ofensiva.—Tiene como una de sus misiones la de atacar por los medios anteriores las bases enemigas; es decir, tratar de evitar la utilización de los campos adversarios, tanto para el bombardeo como para otro tipo de aparato, procurando además que estos campos tengan que alejarse lo más posible del frente aéreo, fragmentándose aún más en otros más pequeños, con la consiguiente desventaja que este alejamiento y fragmentación exagerada proporcionará. Estos aviones deben de ser rápidos, bien armados, ligeros, con no mucho radio de acción, ya que sus incursiones no tendrán que ser, generalmente, profundas. El bombardero ligero o medio, y el caza-bombardero (a más del avión de gran bombardeo para las bases muy importantes), son los más indicados. Su procedimiento de ataque más útil, el vuelo bajo o rasante, de día casi siempre. En las bases enemigas, a más de la inutilización del terreno bombardeando el campo, se buscará la destrucción de hangares, depósitos de gasolinas y bombas, accesos a la base, etc. Si el campo está protegido por ametralladoras o baterías antiaéreas, proyectores para los ataques nocturnos, globos o algo parecido, ciertos aviones se dedicarán a la destrucción de estos elementos.

Interviniendo la aviación pesada o de gran bombardeo, lo indicado para cualquier clase de objetivo sería la simultaneidad del ataque, operando la aviación pesada con sus bombas a elevada altura, mientras la ligera, en vuelo bajo, lo haría sobre las defensas terrestres, facilitando así la misión de los primeros. Mas la verdadera utilidad de la aviación de gran bombardeo está en la destrucción de la totalidad de los "puntos vitales enemigos" ya reseñados, en procurar rebajar la moral de la población y en las represalias.

La aviación de batalla.—Interviene cuando se no ha podido evitar la partida de las bases enemigas, pero hay que evitar la llegada a los objetivos de los agresores; si esto tampoco pudo lograrse, procurar por lo menos el castigo de los que regresen una vez hecho el ataque. Si el servicio de escucha funciona bien, se tendrá siempre conocimiento del inminente ataque. El jefe de la defensa aérea del territorio pondrá sus fuerzas en alerta y las enviará al encuentro de los agresores, una vez en posesión de los elementos de juicio necesarios.

Tendrán los atacantes órdenes de empeñar la batalla a fondo, o bien de rehusarla en lo que puedan, atendiendo, sin embargo, a alcanzar sus objetivos de destrucción. Serán, pues, dos tácticas distintas, aconsejadas por circunstancias diversas. Sin que demos reglas fijas, debe el Mando de la defensa tenerlas estudiadas de antemano, pudiendo ser dirigidas por éste atendiendo a los informes recibidos, procurando que la comunicación entre él y las escuadras aéreas esté bien asegurada. La radio, señales ópticas o eléctricas, paneles, etc., pueden ser los sistemas de transmisión usuales.

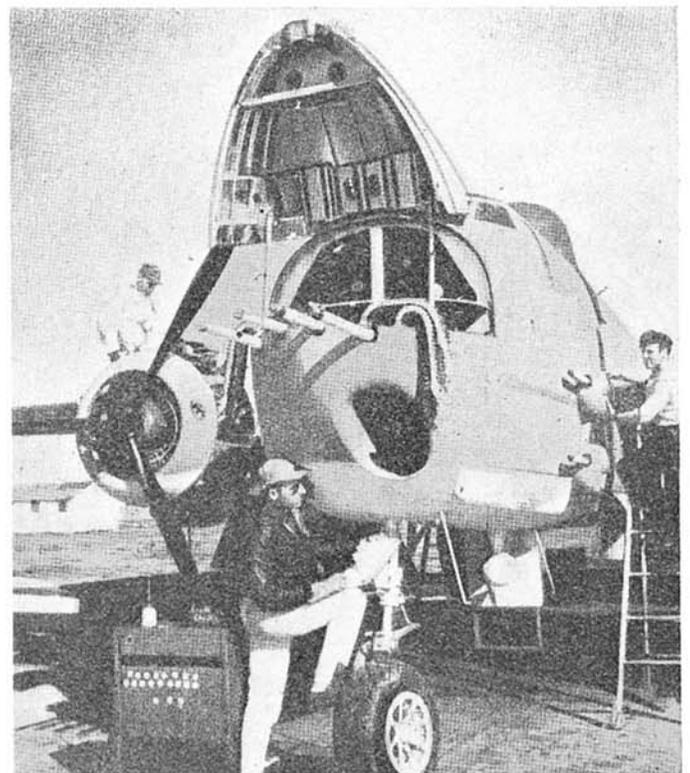
La aviación de batalla exige aparatos de gran radio de acción, dotados de numerosas ametralladoras o cañones, motores de gran potencia y aviones de gran velocidad, capaces

de buscar, entablar y sostener la batalla aérea, no sólo contra las formaciones similares o de gran bombardeo fuertemente armadas, sino también contra la caza enemiga. Puede emplearse en determinadas misiones contra el suelo, mas su principal papel es el de interceptores o persecutores de cualquier formación que sobrevuele el territorio nacional, o acompañando a los aviones propios de bombardeo protegiéndolos.

En el avión de batalla que nosotros preconizamos, sus medios de acción son: la velocidad, el armamento de a bordo, la utilización, tanto de día como de noche, su alta cota.

La aviación defensiva, o sea la aviación de caza, es aquella que debe de utilizarse en la proximidad de los objetivos, a fin de evitar que éstos sean bombardeados. De corto radio de acción, está lejos de sus posibilidades alejarse de sus campos para buscar la batalla o perseguir largo trecho a los atacantes. Es, pues, un instrumento esencialmente defensivo.

Se lanzará al aire cuando la información señale la inminencia del ataque por haber rebasado el enemigo todo género de obstáculos, o bien patrullará incesantemente sobre aquellos objetivos que necesiten una protección constante; lógicamente se comprende lo costosa y fatigante que esta última modalidad resulta, tanto para el material como para el personal. Hoy en día la actuación de esta caza está muy discutida, pues previstos los grandes bombarderos de numerosas y potentes bocas de fuego, sin ángulos muertos que faciliten el ataque del caza, se encuentra éste sometido al concentrado fuego de las formaciones de ataque disparando desde lejos contra él.



El "Mitchel B-25" con su poderoso armamento ofensivo,

La caza de noche evita en gran parte este inconveniente del fuego contrario, y como quiera que el bombardero, por evitar pérdidas hoy muy elevadas en el bombardeo diurno, se emplea frecuentemente de noche en grandes masas, la utilización de la caza de noche se hace empleándose en combinación con los proyectores terrestres y bombas de iluminación, siendo dirigida desde tierra por órdenes transmitidas al piloto por fono o radiotelegrafía, en que se les marca, para facilitar su labor, rumbos, altura, apertura y cese del combate, etc.

Las características más importantes de la caza son la manejabilidad, velocidad horizontal, rápida velocidad ascensional y corto radio de acción. El aumento de la potencia de sus motores, el número de su armamento, el peso cada vez mayor de sus municiones y la mayor carga de gasolina para aumentar su radio de acción, los acercan cada vez más al tipo de avión de batalla ya descrito.

VI.—DEFENSA DEL PAIS EN LA SUPERFICIE

Estos medios de defensa tienen por objeto molestar el ataque aéreo o tratar por lo menos de extraviarlo.

Se molesta el ataque forzándolo a tomar elevadas cotas de vuelo, que lleva consigo disminución en la precisión del

son variadísimas, diferenciándose notablemente del material corriente artillero. Como cualidades internas del arma, el cañón antiaéreo debe tirar proyectiles de gran velocidad inicial para disminuir el tiempo de duración de la trayectoria. Como cualidades externas, este material debe tener completo campo de tiro en dirección y altura y alcanzar inclinaciones de 0 a 90°. Su velocidad de puntería debe permitir seguir al avión con toda rapidez, y bien por procedimientos mecánicos o eléctricos, tendrá facilidades para ejecutar la máxima velocidad de tiro. El avión tiene una velocidad de bólido; por tanto, el cañón antiaéreo debe obrar en consonancia; la preparación del tiro, la transmisión de los elementos de tiro y la ejecución de éste, requieren el menor número de dificultades.

El objeto del tiro antiaéreo es poder concentrar sobre un avión o formación enemiga la mayor cantidad de fuego en el menor tiempo, procurando que los proyectiles exploten a su alrededor al mismo instante aunque salgan de las piezas en momentos diferentes. Por ello los objetivos a defender deben contar con numerosas baterías o grupos, encargados de su protección tanto de día como de noche, centralizando lo más posible no sólo las operaciones del fuego de las piezas, sino también la del mando del conjunto de todos los grupos del sector a defender. Del tiro antiaéreo puede decirse que su concentración de fuego será obtenida solamente por una centralización eficaz del Mando.

Menos dificultades tiene el tiro con ametralladoras, ya que carece de las complicaciones técnicas que exige la preparación del tiro con cañón. Las únicas dificultades de este tiro son las de la instrucción y entrenamiento del personal y la multitud de máquinas que se requieren para asegurar la defensa de cualquier objetivo contra los aviones en vuelo bajo. Aunque pudiendo utilizar, como el cañón, el tiro indirecto, su fuego se hace generalmente apuntando al blanco con las correcciones obligadas: es un tiro de cazador, que hoy se facilita mucho con afustes, a los cuales van acodadas varias ametralladoras.

El rendimiento del tiro antiaéreo en general es hoy elevadísimo si se compara con los resultados de la última guerra mundial; y si bien su papel es menos glorioso, menos efectista que el de la aviación de defensa, no puede, en cambio, decirse que sea menos útil.

En alerta permanente sobre cualquier punto del territorio, puede obrar de manera constante cuando la aviación está inactiva o se carece de ella. La aviación enemiga, sin el tiro antiaéreo, podría bombardear a placer cualquier "punto sensible" a la altura de vuelo que le conviniese, una vez burlada la defensa de la caza, e incluso atacar las bases aéreas, sus instalaciones terrestres y los aparatos en ellas aparcados o dispuestos para el vuelo.

Las dos armas se complementan: la aviación de defensa, obrando brutalmente, por golpes poderosos, pero discontinuos; el tiro antiaéreo, obrando más modestamente, pero



El "Do-217", avión de reconocimiento y combate, durante un vuelo sobre territorio enemigo.

bombardeo, menor carga útil transportada. Los principales medios son: el tiro antiaéreo, los proyectores y los globos de barrera.

El tiro antiaéreo es hoy el medio más poderoso de que se dispone en la superficie, y puede utilizarse de día o de noche.

Sin meternos a estudiar la técnica del tiro antiaéreo, diremos que éste puede ejecutarse, bien por el fuego de cañón a alturas medias o altas, bien por ametralladoras para el fuego en tiro rasante o inferior a 2.000 metros. Los calibres, alcances en altura y en horizontal, velocidad inicial, cadencia de tiro y otras características del cañón antiaéreo,

de manera permanente. Las dos reacciones son, pues, indispensables.

Los proyectores constituyen órganos delicados, costosos, que exigen un personal especializado de difícil recluta. Son empleados para ayudar a la caza nocturna y al tiro antiaéreo, el cañón especialmente. Iluminado un avión por el proyector, el tiro contra él se hace como de día. Pero al mismo tiempo previene al enemigo. Hoy por hoy es un elemento de defensa necesario en cualquier nación que pretenda proteger ciertos y determinados puntos de interés vital.

Por último, los globos de barrera permiten, por medio de los cables que los sujetan al suelo, establecer zonas en el aire parecidas a lo que en el mar sucede con las minas submarinas; evitan que en el espacio ocupado por ellos se metan aviones enemigos con fines ofensivos, por miedo a chocar con los cables de sujeción. Se usan generalmente para la protección de grandes poblaciones, preferentemente de noche, o izados de día cuando la información acusa un posible ataque. Los defectos principales de este sistema de defensa son: su altura limitada, su fácil destrucción por el fuego del avión enemigo y su carencia de poder activo de destrucción, como en sí tiene el explosivo de las minas submarinas.

RESUMEN

De lo anteriormente expuesto no hay que dudar que la Aviación ha cambiado por completo el panorama de la guerra. Para cualquier país es hoy el peligro aéreo el más terrible que se le puede presentar de manera inopinada, con tremendas consecuencias.

Como medio de defensa puede disponer de los *activos*, que no pueden garantizarle de una manera absoluta la integridad del suelo nacional; de los *pasivos*, que no pueden tampoco inmunizarla contra los ataques aéreos. No obstante, pueden reducirse los efectos preparando adecuadamente al país, disminuyendo su vulnerabilidad por la dispersión de puntos sensibles, por la protección más fuerte de éstos, tomando de antemano medidas bien estudiadas para ser luego mejor obedecidas.

Mas todas estas medidas quedarán reducidas a la nada si no se consigue previamente lo que es axiomático: la conquista del aire.



El poder aéreo actúa sin limitaciones de tipo meteorológico.

La posesión del aire resuelve además todas las dificultades que hoy pueden tener los ejércitos de superficie, evitando primeramente sean ofendidos por la aviación adversaria, facilitando más tarde su labor guerrera, tanto en la ofensiva como en la defensiva; pudiendo, por último, llegar incluso a ser ganada la guerra por el solo esfuerzo de sus armadas aéreas, sin que al Ejército y a la Marina les dé siquiera tiempo de desplegar sus fuerzas. Todo será cuestión de emplearse a fondo desde el primer instante, tener elementos aéreos poderosos de todo género, contar con las ventajas de un Mando decidido, una técnica perfecta y una moral elevada.

Habrá quien no esté conforme con esta conclusión, quien alegue que entonces sobran los demás ejércitos. Nada de eso. Todos los esfuerzos de los elementos armados son necesarios para alcanzar la victoria; los tres Ejércitos se complementan y ayudan en la guerra. Pero el Alto Mando definirá las proporciones y misiones de cada uno con arreglo a los planes de guerra del país, a su situación estratégica dentro del cuadro de posibles alianzas con otros países, y atendiendo a la economía nacional.

Pero la Aviación ha revolucionado el mundo y la guerra, y debemos admitir que a las revoluciones, cuando son profundas, no se las puede detener. Sólo queda saber encauzarlas, acertar en dirigir las.

