

ETAPAS DE LA GUERRA

Objetivos especiales en los planes de bombardeo aéreo

Por el General GONZALO

Puede ya mirarse esta gran guerra desde su final, y por lo que al arte aéreo-bélico se refiere, apreciar sus bandazos, a lo largo de su trayectoria, para ir fijando los jalones de una doctrina de empleo, no ya la que salió de imaginaciones apasionadas o teorizantes, sino al contraste de la realidad, en la que han cooperado los combatientes como elemento básico y los técnicos respondiendo con sus realizaciones, en vertiginoso progreso, a las exigencias que aquéllos les han ido requiriendo.

Han crecido las masas a cifras inesperadas. Igualmente los radios de acción, la potencia y naturaleza de los explo-

sivos, la precisión de los medios de ataque, y con todo ello el táctico ha ido tanteando el logro de un mayor rendimiento en el empleo de sus Unidades, y en general, tendiendo a sistematizar los planes de guerra aérea, encuadrándolos en las directrices generales de la contienda. Cualquiera aficionado que haya seguido con atención esta trayectoria sabe cómo de la guerra sale la Aviación con dos misiones generales: Estratégica y Táctica. En principio, ambas requieren organizaciones, medios y métodos propios, si bien no es cosa de dogmatizar sobre la delimitación de una y otra, ya que todas las organizaciones, de cualquier especialidad, en mo-

mentos oportunos pueden lanzarse (y así se ha hecho) en acciones tácticas, y en ocasiones, Unidades de tipo táctico llevan a cabo misiones estratégicas. Pero tales estudios, en su generalidad, se encuentran en textos para uso de alumnos en Academias de formación profesional aérea.

Me voy a referir a la acción sobre objetivos especiales. A los Estados Mayores, en su perenne laboriosidad de hormiga, no les es difícil tener previstos desde tiempos de paz planes generales de bombardeo sobre las grandes industrias de países presuntos enemigos, redes generales del tráfico y sus puntos vulnerables, y en general, de los objetivos que tengan carácter permanente. Los mismos países, en su afán de propaganda comercial o turística, dan amplia información en catálogos de producción y revistas, sin necesidad de recurrir a medios especiales investigadores. Pero la guerra tiene su vida propia, y en ella, como dice el tópico, cada día trae su afán.

Estas incidencias de cada día contribuyen a definir la evolución táctica, y algunas de ellas, surgidas en el andar de esta guerra, van a ser objeto de su estudio en las siguientes líneas; pero antes he de reflejar una observación que es de carácter general a todas ellas, y es cómo el Mando, al menos en el bando anglosajón, a pesar de la supuesta seleccionada preparación de sus tripulaciones, e incluso de sus Unidades, ha tenido que aceptar que la perfección de medios y la perfección de enseñanza son una cosa y la aplicación en acción de guerra otra.

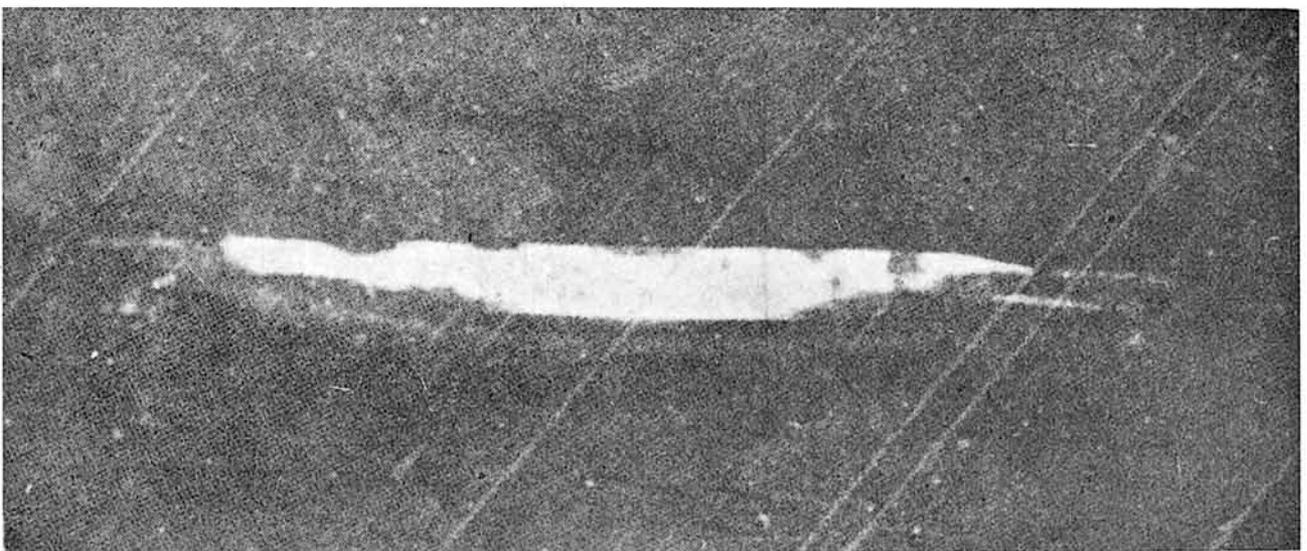
Si nos dejásemos llevar de un crédito optimista hacia lo que ofrece la técnica, podríamos suponer que cada vez más el hombre se desvanece ante el imperio de los dispositivos mecánicos. El piloto automático, el supervisor, el radar, el visor nocturno a través de nubes, etc., creéramos que han ido sustituyendo al cerebro humano y sentidos que de él dependen. Sin embargo, es lo cierto que los bombardeos de países neutrales como Suiza, Suecia, Francia (ya ocupada), y despistes de navegación, llegaron a ser tan frecuentes cuando la superioridad aérea aliada empezó a lanzar grandes

masas de aviones, que fué preciso acudir a adoptar procedimientos para evitar esta falla, que suponía pérdidas de tripulaciones y material y escasa eficacia con relación al esfuerzo realizado, aparte de las complicaciones de orden internacional. El remedio fué buscar el factor hombre, siempre preponderante en hechos de guerra, y en él, el adiestramiento por inteligencia, instinto y valor; primero se seleccionaron los "guiadores de ruta", que aseguraban el itinerario de las masas aéreas hacia el objetivo, y aun después se dió una vuelta de rosca al tornillo y se crearon de entre estos últimos los "señaladores de objetivos". Así, pues, las Unidades, con sus Mandos a la cabeza, por lo menos en determinadas misiones, parece desprenderse que iban guiados por estos expertos de la Navegación y de la localización de objetivos. Convencientemente elegidos entre los que se han destacado en misiones de bombardeo, durante la guerra, se perfeccionaban en una Escuela especial. Es una solución realista, muy británica; quizá en otros Ejércitos hubiera despertado reacciones de suspicacia en los Mandos de las Unidades. La lección que de esto se desprende es que puede ser muy completa la instrucción de las tripulaciones (piloteaje, bombardeo, navegante, etc.) y pueden estas tripulaciones estar muy bien acopladas en Unidades, pero faltarles el verdadero entrenamiento, que sólo la guerra da con su continuidad de acción en toda clase de incidencias.

* * *

Reanudando el motivo de este artículo, me referiré a algunos bombardeos especiales:

HUNDIMIENTO DEL "TIRPITZ".—Esta gran unidad naval alemana, de 45.000 toneladas (al igual que el "Bismarck"), era formidable, con secretos de construcción, y especialmente protegida contra la Aviación. Recuérdese cómo el "Bismarck" sucumbió, al ser alcanzado en sus medios de propulsión y gobierno, por ataques aéreos, y convertido en boya no pudieron con su coraza los potentes ca-



El acorazado alemán "Tirpitz", de 45.000 toneladas, en un "fiord" noruego, hundido de costado a consecuencia de bombardeo con bombas de 12.000 libras por una agrupación de "Lancaster" especialmente equipados para esta misión. Aunque recibió tres impactos directos, que probablemente le dejaron inerte en su defensa activa, lo que produjo la inversión del casco fueron las bombas que cayeron en el agua próximas a él.

ñones de 16 pulgadas, y fué hundido por torpedos marinos lanzados a corta distancia.

El "Tirpitz", en cambio, ha sido hundido por acción directa y única de la Aviación, y este hecho ha rubricado, después de las pérdidas de unidades de primera línea de todo tipo, en todos los mares del mundo por acción aérea, que no hay objetivo naval invulnerable a un ataque bien planeado, proveniente del aire, sea cualquiera la situación en que el objetivo se encuentre: Mar abierto o en base cerrada, con toda garantía de protección.

Tres ataques habían sido ya lanzados en distintas fechas contra esta nave, sucesivamente refugiada en otros tantos "fiords" noruegos en la parte septentrional del país, y en los que llegó a ser averiado en forma que su retirada a base naval alemana del Báltico se hizo imposible. Los dos últimos lo fueron en 15 de septiembre y 12 de noviembre de 1944, este último el definitivo; los aviones empleados en uno y otro fueron cuatrimotores "Lancaster", y las bombas, de 5.400 kilogramos, perfeccionadas (tipo "Terremoto"), de gran poder de penetración, sobre todo con el factor de gran altura de lanzamiento, que fué a 4.000 metros, empleando visores especiales.

En el de 15 de septiembre, el "Tirpitz" estaba en el "fiord" de Kaa. Una formación de "Lancaster" se trasladó previamente a la base rusa de Arkángel, recorriendo 1.750 millas (consumo de 9.000 litros de carburante por avión). Desde allí, con radio de acción más apropiado y cargando las bombas, se hizo el bombardeo, del que resultó averiado, pero no hundido. Los alemanes lo trasladaron a otro refugio, a cuatro millas de Tromsøe, pensando lograr despistar al enemigo; pero, indudablemente, éste disponía de buena información en objetivo de destacado interés, como ha sido siempre el poder naval alemán para los ingleses, y pronto fué de nuevo localizado, con la ventaja ahora de haberse puesto al alcance del radio de la Aviación estratégica.

En la madrugada del 12 de noviembre, con tiempo despejado, otra formación, compuesta por 38 "Lancaster", fué lanzada sobre el objetivo, a unos 2.150 kilómetros de la base de partida (base terrestre en Escocia). El acorazado recibió tres impactos directos de bombas de 5.400 kilos sobre la cubierta de 240 metros, que probablemente barrieron la superestructura, dejando fuera de combate a gran parte de la tripulación y anulando la defensa anti-aérea, pues su acción, que fué desde el primer momento muy intensa, incluso con sus grandes piezas de 16 pulgadas, para lo que disponían de montajes de gran elevación, cesó de pronto. No parece, sin embargo, que estos impactos directos fuesen los que produjese darle la vuelta al casco, que fué el resultado del ataque, sino que se cree fué debido este efecto a la explosión de otras 12 bombas que cayeron en las proximidades del barco, y que es digno de ser notado. No hubo reacción de caza.

De esta acción merecen destacarse interesantes observaciones.

En primer lugar, el procedimiento elegido para el ataque fué la bomba. Anotemos que lo corriente en ataques a objetivos de esta índole ha sido el torpedo, aunque uno y otro medio se han empleado, y en general conjuntamente, si bien la bomba, como auxiliar del torpedo, éste como más decisivo. En el caso que nos ocupa, la elección de la bomba era obligada. El "Tirpitz" estaba anclado en aguas estrechas,

protegido por redes, y además por una fuerte defensa anti-aérea, tanto del equipo del propio barco como de baterías establecidas en los acantilados del "fiord"; en estas condiciones el ataque a baja cota, con torpedo, hubiera sido ineficaz y caro. Se imponía, pues, la bomba lanzada desde gran altura para aumentar la penetración y atenuar el efecto de la A. A., sólo posible con visores de precisión, y he aquí que Inglaterra, que ha desarrollado el torpedo aéreo, con poca aceptación inicial en otras aviaciones (salvo Italia), desarrolla ahora paralelamente este ingenio, creando sucesivamente una serie de tipos, en crescendo de potencia, hasta llegar a sobrepasar la defensa pasiva de los navíos adversarios.

Antes de haber llegado a disponer de la bomba "Terremoto" hubiera sido el ataque ineficaz para el propósito de ocasionar la baja definitiva de esta unidad naval, como ya había ocurrido con otras bombas en ataques anteriores. Hagamos constar que en la misma forma, y en su afán de no dejar rastro de poder naval alemán, la R. A. F. ha hundido en su base de Kiel a los acorazados "Gneisenau" y "Admiral Scheer". No quiere esto decir que el ataque a la bomba venga a desplazar al torpedo; uno y otro ingenio han demostrado su eficacia, pero con empleo condicionado a las circunstancias.

Otra anotación que merece ser destacada es la distancia a que se ha efectuado el ataque, partiendo de base terrestre, y por unidades de bombardeo estratégico de la R. A. F., que prueba la gran profundidad, sea sobre océano, o sobre continente, a que hoy puede llevar su acción el poder aéreo, sin distingos de calificación de objetivos sobre una u otra clase de superficie. En los grandes espacios oceánicos va adentrándose cada vez más la Aviación, sea apoyándose desde tierra o desde bases flotantes, y sería absurdo cerrar los ojos a la gigantesca lucha, específicamente entablada entre dos poderes: el del aire y el del mar. Hoy abundan más los combates aeronavales, con las escuadras contrarias muy lejos del alcance de su artillería o de sus torpedos, que la lucha entre éstas, y si llegan al contacto, el resultado está de antemano decidido en la mayor parte de los casos por la acción previa aérea.

PEENEMUNDE.—En las orillas del Báltico tenían los alemanes instalado este gran centro de experimentación de medios de guerra. Ha sido el laboratorio por donde pasaron y se pusieron a punto las armas secretas, y por allí han desfilado las V-1 y V-2. Salta, pues, a la vista la importancia de semejante objetivo, para destruir, perturbar o retardar toda experimentación que de manera decisiva pudiera influir en el curso de la guerra.

Por sus servicios especiales de información, según propia manifestación, estuvieron los ingleses al tanto de las actividades de este centro, y desde 1943 fué objeto de bombardeos, y muy señaladamente desde que se tuvo noticia de la puesta en experimentación de las armas de represalia, noticia lanzada con manifiesta indiscreción, a bombo y platillos, por la propaganda alemana, seguramente como arma política, con el fin primordial de mantener la moral del pueblo. Según referencias inglesas, ya en el transcurso de 1943 se tuvo noticia de la intensa actividad de este centro, y no dejó de llevarse al día información fotográfica de instalaciones y plataformas, que sirvió para ir delatando las que, similares a ellas, empezaron a construirse en las costas del Canal, frente a Inglaterra. Afirman estas informaciones que era propósito alemán iniciar el empleo de las armas de



represalia a primeros de 1944, y el éxito fué que por los bombardeos se retrasase, hasta ya iniciado el desembarco, en el verano último, con lo que se desvirtuó su principal eficacia.

En un solo bombardeo sobre dicho punto se lanzaron 1.500 toneladas de bombas, tantas como han sido lanzadas contra centros industriales de gran extensión, lo que prueba la importancia concedida a su paralización o neutralización. Este plan de bombardeo tuvo su prolongación en forma sistemática, durante los primeros meses de 1944, contra las instalaciones del Canal (plataformas), de las que se dice fueron destruidas más de cien. La característica de estos bombardeos, como de otros sobre objetivos especiales que se mencionarán a continuación, es su detallada preparación, realizada incluso con reproducción en maquetas, y a veces en tamaño natural de los objetivos que habían de ser bombardeados, y haciendo sobre ellos detallados ensayos por el personal que había de realizarlos, conducidos por los antes citados "señaladores de objetivos" (o "Maestros de Ceremonias", como humorísticamente se les denomina entre sus compañeros de la R. A. F.)

PLAN DE BOMBARDEO CONTRA LA PRODUCCION DE CARBURANTES.—En la guerra moderna de Ejércitos de Tierra motorizados, y la Aviación y Marina por su propia esencia, es, a no dudar, el petróleo y sus derivados y sustitutivos el elemento básico para que aquélla pueda desarrollarse. La falta en una nación beligerante de tan indispensable medio supone el colapso en toda su actividad bélica, y de hecho la entrega inerte a sus enemigos.

Así, cuando Alemania empezó a ceder en sus frentes desde Stalingrado, y en contraposición la potencia aérea enemiga fué creciendo en masa y radio de acción, pronto se percibió a través de los partes oficiales aliados que entre la inmensa y frondosa acción del bombardeo sobre ciudades industriales, comunicaciones y, en general, toda la nación alemana y territorios ocupados por sus Ejércitos, se desarrollaba un plan sistemático de ataque al petróleo.

En relación directa con éste, se inició previamente un intenso plan de ataque a la caza alemana. Efectivamente, en decadencia el poder aéreo de la Luftwaffe, se limitó Alemania su producción de bombardeos, dedicando sus actividades a la aviación defensiva, la caza, pues lo que se imponía era proteger el territorio patrio. (Situación análoga a la que pasó Inglaterra en 1940-41). Había, pues, que cortar-le las garras, y lo más sencillo era atacarla en su origen, en sus fábricas; esto también llegó a tener poca eficacia porque Alemania había ya instalado importantes factorías subterráneas a prueba de bomba. Pero precisamente, si la caza defensiva no se mostraba muy activa ante muchos ataques aéreos aliados, sí lo era ante los que tenían como objetivos la producción de sus carburantes. Por eso el Mando angloamericano buscó en el plan de acción contra el petróleo el medio de forzar a la caza alemana a aceptar combate, y así las formaciones de grandes bombarderos iban escoltadas por fuerte protección de cazas de gran radio, para combatir ventajosamente a la contraria, destruyéndola. Se puede citar el caso de un bombardeo sobre la instalación de Scholven-Bauer Simtetik, en la que para una masa de 160 "Fortalezas volantes" iban éstas acompañadas de 700 cazas de gran radio.

Mientras Alemania dispusiera de los pozos de Rumania, era difícil poner a sus fuerzas combatientes en situa-



Dos fotos de la Estación experimental de Peenemünde, que se cita en este artículo, tomadas antes y después de ser bombardeada intensamente por Aviación estratégica aliada. Las flechas A indican emplazamientos de antiaéreos. En B y C había proyectiles V-2, que fueron destruidos,

ción realmente apurada para que la deficiencia de carburantes se convirtiera en factor decisivo; no obstante, ya en el año 1943 se llevaron a efecto algunos bombardeos sobre Ploesti, desde bases de Africa (en la época, destacada realización), y que por la intensa reacción aérea alemana, que hizo tales intentos manifiestamente onerosos, se puso bien de relieve la importancia que el Mando germano concedía a mantener libre esta producción.

Pero ocupada Rumania en septiembre de 1944, las disponibilidades de Alemania en carburantes se reducía a sus depósitos de reserva y a su producción sintética. Por esa fecha toda Alemania estaba bajo la posible acción de las fuerzas aéreas estratégicas anglosajonas y de Rusia. Era, pues, cuestión de información para desarrollar el plan, y ésta no le faltaba; llevada al extremo que fué posible, por las razones apuntadas, alcanzar un alto grado en la destrucción del material de caza en los primeros meses de 1944.

Empezó en mayo de 1944 (según una referencia del General Doolittle) la acción intensiva contra el carburante por las Fuerzas Aéreas estratégicas aliadas. Alemania producía aproximadamente, contando con los países ocupados, un millón de toneladas mensuales, de las que un tercio lo daban los pozos rumanos.

En septiembre se calculó que se había reducido la producción a un 25 por 100 de la de antes de mayo, y ya los efectos se dejaban sentir en muchos aspectos, y muy manifiestamente por la reducida intensidad de las Escuelas. Por esta fecha se puede decir que Alemania empezó a vivir de sus reservas enterradas.

En noviembre se acumulan las pruebas de la reducción de existencias.

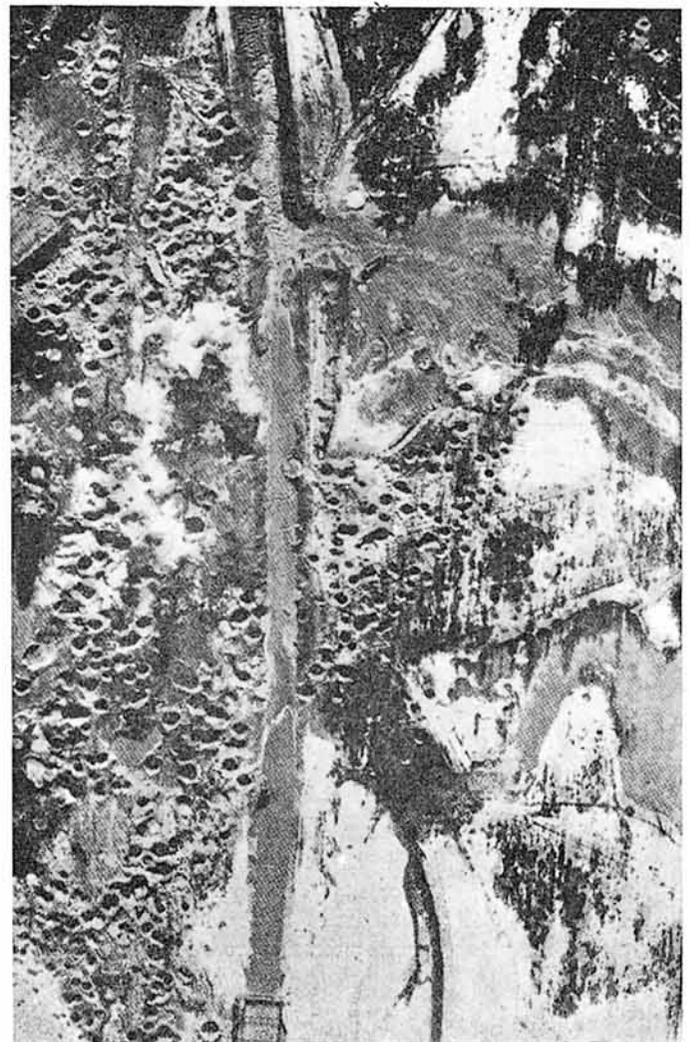
El plan abarcaba tres fases: la destrucción de las instalaciones de producción, los depósitos y la red de distribución.

A pesar de haber sido llevada con secreto la instalación de las numerosas fábricas de producción de aceites pesados, lubricantes y caucho, pues en su mayor parte se hicieron en el transcurso de la guerra, por la realización del plan puesto de manifiesto a través de los comunicados de guerra, puede apreciarse que el Mando anglosajón aéreo lograba suficiente información. Así, no obstante la perseverancia y excelente organización en la reparación de daños causados por parte de los alemanes, fueron reducidos a mínima producción, y en muchas de ellas absolutamente destruidas las instalaciones sintéticas de Leuna (en Merseburgo), Ebane (Renania), Osag (Hamburgo), Scholven-Bauer (Gelsenkirchen), Sterkrade y Castrop Rauxel (Ruhr), Lutzkendorf, Birgen, Misburg (Hannover), esta última atacada por 1.100 bombarderos, acompañados por 700 cazas, y en general todas ellas atacadas repetidas veces, en cuanto los reconocimientos aéreos ponían de manifiesto que después del último ataque recobraba alguna actividad.

Los depósitos, seguramente abastecidos desde antes de la guerra en ingentes cantidades, que siempre fué difícil calcular, era difícil atacarlos con eficacia, por ser en su mayoría enterrados.

Por eso se dió gran envergadura al ataque del carburante en su distribución, que era difícil camuflar. Los ferrocarriles, las carreteras, los canales de enorme capacidad de transporte en Alemania, y tan vulnerables al ataque aéreo,

y la navegación costera, todas estas comunicaciones fueron objeto de un sistemático plan de destrucción, en sus nudos de entronque, en las proximidades del frente. Esta misión principalmente caía sobre los aviones extrarrápidos (derivados del caza) "Mosquito", "Lightnings", "Typhoon", "Tempest" y otros similares. En los ferrocarriles, las locomotoras eran objetivo principal, pues disminuir sensiblemente las existencias de ellas era dar el golpe definitivo al rendimiento del transporte. Los cañones de 20 milímetros y superiores producían su mejor efecto. En las carreteras, con los proyectiles cohetes, se producían en los convoyes automóviles destrucción y atascamientos, de alcances que se ha apreciado después del avance. En los canales (Dortmund-Ems, Mittelland, y esclusas del Mohne y Eder), los bombardeos, llevados a cabo con meticulosa preparación (su exposición merecería la extensión de un artículo) en repetidas ocasiones, daban lugar a una paralización prolongada de este medio de transporte por averías de gran extensión (bomba de cinco toneladas), que dejaban en seco el canal, y además se producían daños por inundación.



Bombardeo del canal Dortmund-Ems por cuarta vez. Se aprecia el desagüe del canal por la brecha grande abierta y la inundación provocada en los terrenos colindantes. También se ve a la izquierda del actual canal otro antiguo, abandonado por razón de bombardeos anteriores.

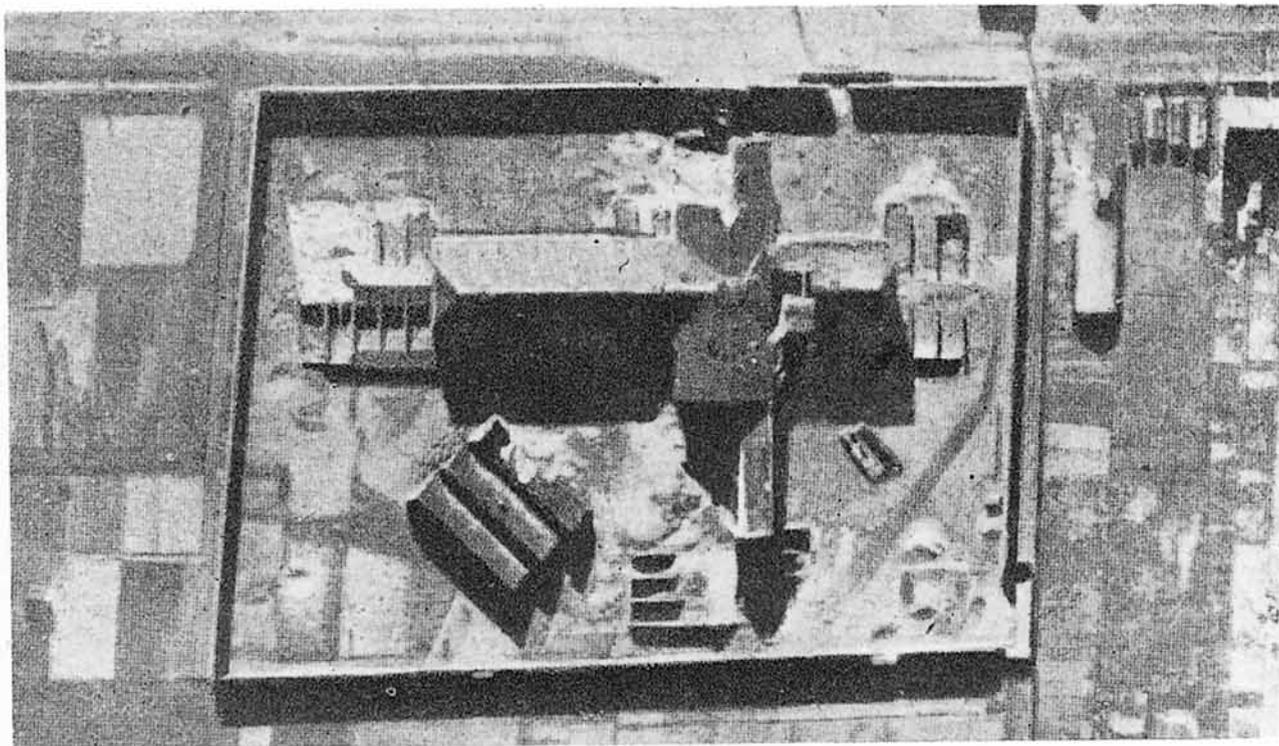
La resultante paralizadora de la acción de este plan, definitivamente estudiado contra el petróleo, se ha comprobado en sus efectos sobre la marcha de la guerra en los últimos meses, al ser invadida Alemania y encontrar destrozado en carreteras y ferrocarriles, material de transporte en masas considerables, e incendiado o paralizado su precioso contenido. El enorme número de aviones capturados en aeródromos, incapacitados para volar por falta de gasolina, para cuya construcción hubieron de emplear los alemanes gran mano de obra y material, es prueba del inmenso éxito logrado. Según un comunicado de abril último, en menos de una semana fueron destruidos 1.738 cazas alemanes, de los que sólo 322 en el aire.

Al propio tiempo, la disminución de gasolina obligó a concentrar el esfuerzo en caza y trasvasar personal de otras

especialidades de Aviación a esta misión, lo que hizo disminuir la eficacia combativa de sus unidades.

Puede, pues, señalarse este plan contra el petróleo como ejemplo típico de la acción autónoma-estratégica de la Aviación.

Otros casos de objetivos especiales que se han producido en esta contienda podrían señalarse (ataque a cárceles para liberación de presos, a centros directores de policía o Altos Mandos, a estaciones de radio), todos con la característica de exigencia de estudio de su preparación por los Estados Mayores aéreos, y realización de su preparación ejecutiva por los encargados de llevarla a cabo con toda minuciosidad, y, por fin, la ejecución decisiva, asuntos que son los que me proponía hacer destacar en este artículo.



Un caso típico de bombardeo especial fué el de la prisión de Amiens, donde se hallaban patriotas franceses condenados a muerte. Por reproducción en modelo con todo detalle, se preparó a las tripulaciones en la forma de realizar la misión, naves donde estaba la guardia, brechas a abrir, etc. La operación fué un éxito, aun sufriendo bajas entre los mismos presos; pero se logró la fuga de la mayor parte. El Jefe del Grupo director de la operación perdió la vida en la ejecución.