



E s t r a t e g i a d e l A i r e

Teniente Coronel de E. M. ANTONIO CORES

Profesor de Arte Militar de la Escuela de Estado Mayor
del Ejército de Tierra.

La enseñanza fundamental que en estrategia ha producido la segunda guerra mundial para las Fuerzas del Aire ha sido la demostración práctica de que el arma aérea es capaz por sí sola de plantear y resolver una batalla, dando con ello plena personalidad a una estrategia propia.

En tal base, el Ejército del Aire como el de Tierra son capaces cada uno, con plena independencia, de bosquejar y terminar una empresa militar, de cambiar el signo de una campaña, pero con un hecho diferencial que es función de dos rasgos característicos:

1.º Que las Fuerzas del Aire pueden operar en virtud de una estrategia propia, o

bien como precedente o consecuencia de un proyecto estratégico terrestre o naval.

2.º Que sus métodos son de mayor complejidad responden a una estrategia más difícil, pero menos propicia en cambio a las concepciones del arte militar.

Lo primero, puesto a prueba en hechos concretos de la segunda guerra mundial, es perfectamente lógico: los principios estratégicos son eternos, los medios de vencer son siempre los mismos: la amplitud, la velocidad y la potencia han resuelto todas las batallas del mundo desde Canas, y son justamente los factores que con rasgos más acusados pueden definir el grado de eficacia

de los Ejércitos del Aire en función de unas posibilidades de maquinismo que antes alineaban las naciones por grados de posibilidad ofensiva y ahora tienen dimensiones de exigencia.

En la última guerra se dieron dos grandes batallas aéreas de magnitud estratégica, sin mixtificaciones con otros proyectos estratégicos marítimos o terrestres, fueron: *La Batalla de Inglaterra* (agosto del 40, mayo del 41), y *la de Alemania*, que representa la culminación de las operaciones aéreas estratégicas de 1941, la perfecta cooperación de la RAF con los grandes refuerzos aéreos americanos, y en definitiva, la puesta en práctica de los preparativos de la invasión por una gran ofensiva estratégica aérea, que, comenzando el 11 de enero del 44, había de seguir noche y día hasta el día "D" de la colosal operación tridimensional, que fué la batalla de Normandía (6 de junio).

Cada una representa en la marcha general de la contienda algo más que el dominio del aire, como vamos a observar brevemente.

La Batalla de Inglaterra, planteada por iniciativa alemana a continuación de la caída de Francia, era perfectamente lógica: aislada Gran Bretaña en el interior de una gran tenaza que empezaba en el lado Norte y terminaba en las costas de Francia, escasa de Aviación y de DCA, y el Ejército, desprovisto del material que había perdido en Dunquerque, sólo quedaba la incógnita de la gran moral inglesa. Enfrente, Alemania, con un Ejército victorioso, 250 Divisiones y 12 blindadas entrenadas, una Luftwaffe en plena potencia con 5.000 aviones de primera línea, sólo quedaba intacto como triunfo ofensivo la escuadra inglesa; como recurso defensivo, el Paso de Caláis, y en potencia, los recursos del Imperio.

Sorprendido el propio Mando alemán por la situación, nada tenía previsto para intentar la invasión (la operación gigantesca, que años después Eisenhower se encargó de demostrar, era posible).

Simultáneamente a la labor febril de preparar el asalto a Inglaterra se hacía preciso, como condición previa, neutralizar su flota naval; y al fin, desembarcar en suelo inglés las Divisiones de la Wehrmacht.

Y en efecto, a principios de agosto del 40,

el Mariscal Kesselring y el mismo Mariscal Goering anunciaron el gran ataque aéreo preparatorio como inminente.

Así fué planteada la primera gran batalla de la Historia del Arte Militar Aéreo, en cuyo análisis de factores, como en el de cualquier otra batalla terrestre, han de figurar: el ritual examen de la situación, de las fuerzas y de los materiales aéreos en presencia, de la organización de los mandos y de las fases clásicas de la batalla: ruptura-desgaste, reacción ofensiva inglesa y explotación estratégica.

La otra gran batalla, la de *Alemania*, tuvo una fase totalmente independiente, al extremo que la tarea asignada a las Fuerzas Aéreas Estratégicas anglosajonas se conoce con el nombre de operación "Point-blank", planeada en enero de 1943, y cuya finalidad era tener dominada la Fuerza Aérea enemiga el día "D" del desembarco para aplicar después, en perfecta cooperación, la inmensa fuerza de los aliados.

Respecto al segundo punto (que la estrategia aérea es de más difícil aplicación que la terrestre), es consecuencia del predominio del factor material sobre el moral y de la mayor dimensión de sus elementos estratégicos; por eso, como todo arte es sinónimo de sencillez, la introducción de unos elementos previos de cálculo para el planteamiento de un plan estratégico aéreo, dificulta forzosamente el sistema y su solución. Para convencerse basta acudir de nuevo al análisis comparativo de las dos batallas aéreas que acabamos de citar.

La batalla de Inglaterra, en su planteamiento del lado alemán, tuvo un fin estratégico esencial: debilitar las defensas de caza inglesas de tal modo que el Arma Aérea del atacante quedara libre para apoyar la proyectada invasión de las Islas Británicas; ello era exigencia de las experiencias de Holanda y Bélgica, que habían demostrado lo que se podía conseguir con fuerzas blindadas operando en estrecho acuerdo con un Arma Aérea dueña del aire.

La supremacía aérea era doblemente necesaria porque el grueso de las fuerzas terrestres había de ser transportado por mar a través del Canal de la Mancha.

Eran, pues, objetivos estratégicos previos:

- 1.º Obtener la supremacía aérea sobre el Canal y el sur de Inglaterra.
- 2.º Neutralizar la Flota naval británica.
- 3.º Desembarcar en suelo inglés las Divisiones de la Wehrmacht.

Para ello, el plan de ataque aéreo se había de suceder en las fases siguientes:

Primera fase.—Ataque a convoyes, puertos y aeródromos de la costa Sur (8-18 de agosto).

Segunda fase.—Ataque a aeródromos de caza del interior (hasta 5 de septiembre).

Tercera fase.—Ataque a Londres (hasta 5 de octubre).

Cuarta fase.—Guerra de desgaste.

De este propósito estratégico se derivaba ya el primer dilema de la RAF, como prueba de que la diversión estratégica se había logrado.

¿Atendería el Mando inglés a la defensa metropolitana o seguiría el plan general de enviar a Francia Unidades de caza?

El análisis de los "medios" por el Estado Mayor del Aire era bien problemático; se calculaban necesarios para la defensa del país 52 grupos de caza, y al estallar la guerra sólo se disponía del equivalente a 34.

Saldría de los límites de este estudio analizar el detalle de tal batalla; bástenos recordar (para reforzar su semejanza a una terrestre) que son perfectamente asimilables sus fases respectivas: acción ofensiva a convoyes y puertos (equivalente a la maniobra terrestre de ruptura); bombardeos a aeródromos del interior, o sea la maniobra de penetración terrestre; ataque a Londres (aniquilamiento), y finalmente, maniobra en retirada de la Luftwaffe. Después, y vencida la crisis fundamental, guerra de desgaste y ofensiva de la RAF (explotación estratégica).

Por añadidura, y como constante del concepto estratégico, se observa el influjo ininterrumpido de los dos principios fundamentales.

La *amplitud*, que conservó siempre la Luftwaffe, que podía disponer de un amplio frente para desencadenar sus ataques; así asestaba primero un golpe desde Calais contra Londres, y luego, tras un intervalo per-

fectamente calculado, cuando estimaba que uno de los grupos de caza se hallaba en el límite de disponibilidades del combustible, se lanzaba un fuerte ataque contra Southampton o Liverpool. Otras veces ataques montados con preparativos y volumen formidables se traducían en meras fintas, y los bombarderos se alejaban antes de haber alcanzado las costas de Inglaterra para volver de nuevo a la media hora cuando los cazas enviados para interceptarlos estuviesen aterrizando.

El otro factor fundamental, la *potencia*, fué precisamente el que jugó papel principal, el que evolucionó en contra de las fuerzas alemanas; fué sin duda el "pecado original" de la Aviación alemana; la errónea evaluación de la potencia y la velocidad, dando primacía a la segunda, a costa del armamento.

Por el contrario, la construcción aeronáutica inglesa había buscado especialmente la calidad en función del armamento y de la agilidad de sus aparatos.

El "Spitfire" y el "Hurricane", ambos de excelentes motor y velocidad, hasta 585 kilómetros por hora el primero, tenían blindaje protector del piloto y ocho ametralladoras ligeras tirando fuera del círculo de la hélice. Frente a ellos, el monomotor "Messerschmitt-109", sólo con cuatro ametralladoras, más rápido, pero menos manejable.

El resultado fué que ya en octubre, si la Royal Air Force había perdido 733 aparatos y 375 pilotos, la Luftwaffe estaba en vías de agotamiento; entre el 8 de agosto y el 31 de octubre había perdido 2.375 aparatos. No hay Flota Aérea en el mundo que pueda soportar estas cifras de bajas en ese tiempo, y es precisamente lo que en mayor porcentaje representa el índice del factor estratégico que estamos considerando, y el que de un modo rotundo influyó en la decisión de la batalla.

En cambio, la otra batalla (la operación Pointblank) se planteó para conseguir el mismo fin—dominio de la Fuerza Aérea enemiga—; pero por un sistema estratégico totalmente distinto, muy similar a la fase de explotación de la de Inglaterra.

El plan aéreo preparatorio de la operación anfibia constaba de dos partes, de ellas

la primera era la auténtica batalla aérea con un fin estratégico propio; tenía, en efecto, una misión fundamental: atacar el potencial industrial de Alemania, dando preferencia a las posibilidades de producción de material aéreo (sin excluir rodamientos de bolas, gasolina sintética, material de guerra) y varias misiones que, secundarias en principio—en marzo—, irían adquiriendo primacía al aproximarse al día "D", a saber:

a) Destrucción de objetivos ferroviarios para aislar el futuro campo de batalla e impedir la afluencia de refuerzos, sobre todo de unidades blindadas; llegó a su mayor intensidad en mayo por suma de acción de las fuerzas estratégicas tácticas.

b) Bombardeo de puertos y de campos de Aviación, en la proximidad del área de asalto, de baterías costeras, de estaciones de "radar", etc.

c) Y una fase de "última hora", de máximo interés para la estrategia terrestre, consistente en la destrucción de carreteras y caminos, puentes del Sena y Loire y defensas costeras para ablandar la "Muralla del Atlántico"; esta fase venía combinada con acciones de diversión sobre las costas del Paso de Calais y de Bélgica, que sembrando hasta última hora la indecisión del lugar del desembarco multiplicaba la sorpresa estratégica y táctica del momento inicial de la operación anfibia.

Es decir, que la *Batalla Aérea de Alemania* tuvo una fase de absoluta personalidad, con un objeto estratégico concreto, cuyo éxito fué condición inexcusable para la realización del proyecto de superficie (el desembarco).

Pero el sistema, el método estratégico, fué totalmente distinto al de la Batalla de Inglaterra, fué más ortodoxo, y sus efectos fueron tan marcados, pero incomparables en magnitud respecto a los elementos en juego y sobre todo al momento en la marcha general de la contienda.

En su desarrollo presidieron, como siempre, los principios: Hubo *amplitud*, no geográfica, pero sí de empleo; la perfecta coordinación de las fuerzas yanquis con las de la RAF permitieron sostener un frente estratégico aéreo sobre el cielo alemán constantemente abrumador; y hubo *potencia* por esa misma aglutinación de misiones servi-

das por una consagrada abundancia de material.

Es decir, que en el año 40 el método estratégico aéreo buscaba esencialmente la destrucción con el combate aéreo; y en el año 44 el choque en el aire venía, por añadidura, a sumarse a los efectos más contundentes en objetivos terrestres lejanos y próximos; ésta es quizá la diferencia fundamental que se obtiene de esta breve revisión histórica.

Bastaría examinar todas las demás intervenciones del Arma Aérea en la segunda guerra mundial para encontrar en seguida en cada una el nexo de la estrategia aérea con la terrestre o con la naval (en Europa, con la primera; en el Pacífico, con la segunda), y entonces, por un simple coeficiente de eliminación quedaría más patente nuestra afirmación de que hay una estrategia aérea pura.

Lo segundo, la complejidad de esa estrategia es justamente lo que mejor puede explicar el gran error de Alemania, que no supo concebir de un golpe la Aviación de acción estratégica lejana, independiente, ni el tipo de aviones y bombas precisas para ello; y esto, que no supo o no pudo rectificar, mas un irreparable retardo en la progresión del material de caza, y en el uso adecuado del "radar", fueron los factores previos de la batalla aérea perdida sobre su propio cielo.

No es extraño; Alemania, que dió al mundo esa pléyade de grandes estrategias terrestres, como Moltke y Schlieffen, que dió la pauta de la cooperación aire-tierra con la solución del perfecto enlace Bombarderos-Carros, la ecuación de la guerra blindada no logró a tiempo la fórmula de la estrategia aérea adecuada a su Flota del Aire.

Y es que esta estrategia tiene dimensiones distintas que la estrategia de superficie; es cuestión de punto de vista, como ocurre con el aviador que contempla las fronteras de las naciones en un concepto geométrico de distancias y de líneas rectas, sin barreras de tierra, mares y montañas, que son justamente las que condicionan la estrategia terrestre y naval; por eso precisamente esa estrategia del aire cambia tanto la metodología de la guerra.