

Estrategia del Aire

Por el Coronel del Arma de Aviación ANTONIO RUEDA

Bajo este mismo título se ha publicado en esta REVISTA DE AERONÁUTICA un artículo del Teniente Coronel de E. M. del Ejército de Tierra don Antonio Cores, con la satisfacción que siempre nos produce la presencia en ella de firmas de nuestros compañeros de los Ejércitos de Tierra y Mar.

Lejos de nuestro ánimo la intención de controversia.

Los artículos que se publican en nuestras páginas representan, en general, opiniones puramente particulares de sus autores y explicaciones o vulgarizaciones instructivas y amenas para todos.

En este concepto de opinión particular, diremos en primer lugar que no estamos convencidos de que se deba llamar error a que una nación iniciadora no alcance, en su *primer paso*, la perfección y acierto total del elemento mecánico nuevo y del método o doctrina estratégica y táctica para su empleo.

Generalmente se progresa y se acierta por pasos y ensayos sucesivos en todos los órdenes.

Alemania apareció como potencia aérea, en cierto modo, como una iniciadora. Su frase de *Alemania es un país de aviadores*, no cabe duda que llevaba en sí no solamente un afán o propósito, sino todo un contenido de acción y espíritu aéreos logrados en una labor realmente maravillosa, en aquel único terreno que le permitía el tratado Versalles, en el de la *Aviación sin motor*, pues había conseguido no sólo una numerosa pléyade de pilotos completísimos, sino conocimientos de navegación e incluso de pilotaje instrumental o de vuelo sin visibilidad exterior, que constituyen la base del vuelo nocturno y en malas condiciones meteorológicas.

Su técnica mecánica había logrado tipos de aviones (tanto de bombardeo como de caza) muy buenos, con arreglo a su época, y que respecto a lo que habían sido los tipos anteriores signi-

ficaban un paso colosal. También en ingenios de otra clase (como las "V-1" y "V-2") tenía muy adelantados estudios y consecuciones interesantísimos; como asimismo llevaba muy empujadas las experiencias sobre explosivos y energía atómicos, que tan íntimamente ligados han de estar siempre a aquellos proyectiles (pues la falta de exactitud en el impacto sólo puede ser compensada con la amplitud y fuerza destructora de la explosión).

Si analizamos los posibles errores de Alemania (y siempre en el vencido los tales errores aparecen agigantados), y al analizarlos nos olvidamos y prescindimos de ligar el estudio a su tiempo, es decir, a la situación del momento en que se pudieron cometer, corremos el riesgo de hacer aparecer como errores *técnicos o doctrinales* lo que en realidad pudo no ser más que una esclavitud de su época, por no ser aún posibles o conocidas experiencias posteriores y elementos más modernos.

Así emplazado el asunto del fracaso alemán en la batalla aérea de Inglaterra, pueden ya concretarse los defectos o errores alemanes y los aciertos o perfeccionamientos ingleses. Tales son los siguientes, a nuestro modo de ver:

- * Una concepción equivocada del empleo de la Aviación estratégica. Utilizar una Aviación de bombardeo, constituida por bombarderos bimotores "tipo medio", con pequeñas bombas y bastante mal armados, es realmente un error. El error de confiar a la velocidad lo que es del armamento. Pero que eso fuese un error lo enseñó entonces el fracaso de la batalla aérea de Inglaterra. Lo aprendieron allí no sólo los alemanes; lo aprendimos muchos.

También Inglaterra, sobre la marcha de la guerra, fué convirtiendo en cuatrimotores sus bimotores, al aprender que con el mismo personal de equipo o tripulación se llevaba mucha más potencia destructora y se ofrecía más re-

sistencia a ser abatidos, por poderse llevar también más armamento y coraza.

Aquello no lo supieron a tiempo los alemanes; fué un error suyo. Pero en aquel tiempo era un error o un desconocimiento general. El aprenderlo, por circunstancias del momento, resultó más caro para Alemania que para Inglaterra; por estar Alemania a la ofensiva e Inglaterra a la defensiva, y por significar un fracaso enorme la interrupción de una ofensiva aérea, puesto que se pierde todo lo logrado en efecto y todo lo sacrificado en personal y material.

Se hace aquí patente, con enorme claridad, la ventaja que siempre tiene la contraofensiva, pues sirvió de lección oportunísima para Inglaterra y sus aliados, que se evitaron así errores análogos cuando, a su vez, les tocó pasar a la ofensiva contra el Eje. Aun entonces tuvieron los aliados muchas esclavitudes y pérdidas de tiempo por defectos tácticos e imposibilidades mecánicas, que sólo a lo largo de la campaña se fueron salvando. ¿Puede extrañarnos que las sufriese Alemania antes de la gran experiencia?

Creemos que Alemania perdió la batalla de Inglaterra por haberla dado en un momento anticipado a las posibilidades mecánicas necesarias para una ofensiva de bombardeo eficiente, y cuando ya estaban, en cambio, bastante logradas las posibilidades de la defensa aérea activa, que se terminaron de reforzar y perfeccionar con la consecución del radar defensivo (detección del ataque, conducción de la caza y tiro de la caza nocturna).

El radar, en su aplicación a la detección del ataque y conducción de la reacción de la caza de defensa, se logró antes (lo mismo en Inglaterra que en Alemania) que las aplicaciones del radar a la localización de objetivos y al bombardeo (es decir, al radar ofensivo). No nos atrevemos a enjuiciar y fallar si se trata de un error alemán (estando a la ofensiva) y de un acierto inglés (hallándose a la defensiva), o si es una consecuencia natural y forzosa del grado de perfeccionamiento de aquel elemento radar, el que se resolviese en un orden que favoreció extraordinariamente más a quien entonces se hallaba en postura defensiva. Quizá el desarrollo del radar defensivo, con ventajas sobre su aplicación al bombardeo, sea debido al temor que todos tenían por considerar inevitable un ataque de bombardeo, siempre posible de llevarse a efecto.

Sin embargo, los alemanes tuvieron muchas

más veces que volverse sin llegar al objetivo, por dificultades de navegación y localización sin visibilidad en tiempo brumoso, que por la resistencia y oposición de la caza británica, con ser maravillosa y heroica la actuación de sus pilotos y superiores sus tipos de aviones de caza a los alemanes, en armamento y maniobrabilidad.

Pero vemos aquí la diferencia que hay entre un acierto de un lado o un error del lado contrario. Aquí hay otra circunstancia a tener en cuenta: Inglaterra venía desde hacía mucho tiempo considerando lo que para ella era su *talón de Aquiles*; el hecho de la proximidad a la costa del Canal de ciertos centros o poblaciones industriales del Sur, e incluso de la capital, Londres, pues teniendo en cuenta las velocidades aéreas y los tiempos que transcurrían desde que las defensas más avanzadas de la costa del Canal daban la *señal de alarma de ataque aéreo enemigo*, hasta que llegaba sobre Londres, no tenían sus aviones de caza tiempo material de pasar a su altura de defensa y combate. Esto hizo mantenerse alerta, un interés y un afán de compensar y superar ese gran defecto geográfico por medios mecánicos; lo cual tenía, lógicamente, que producir el resultado práctico de una superación de lo inglés en este punto concreto de la defensa de caza. Ahí vemos la raíz y la explicación lógica y natural de la eficacia y superioridad de sus tipos de caza, magníficos en potencia ascensional, en maniobrabilidad y en armamento, como asimismo las extraordinarias condiciones de eficiencia y moral de sus escogidos pilotos de caza, que salvaron a Inglaterra sobre cielo inglés, logrando una *superioridad aérea permanente*, como antes salvaron al Ejército inglés expedicionario, logrando otra *superioridad aérea local durante un tiempo dado* sobre el cielo de Dunkerque, lo cual permitió aquella magistral y heroica maniobra de reembarque, de dificultad máxima en el Arte Militar.

Si a esta circunstancia de la caza inglesa y sus pilotos le sumamos aquella otra del radar defensivo, que multiplicó su capacidad de acción de día y de noche, habremos dejado expuestas las fuentes del fracaso alemán en la batalla de Inglaterra; haberse efectuado en pleno desconocimiento aún de las doctrinas de empleo estratégico aéreo y de los tipos de aviones y bombas apropiados a una ofensiva de bombardeo, con el radar ofensivo sin resolver y con la caza y los medios radar de la defensa activa bastante bien resueltos.

Alemania, por ambos motivos, aniquiló su Flota Aérea en la batalla de Inglaterra en cantidades que ninguna nación hubiera podido resistir en tan poco tiempo; pero, tuvo quizá más bajas (en aparatos y pilotos) sobre sus propios aeródromos al regreso de los servicios nocturnos, en choques o accidentes de capotajes (por no tener resuelto este empleo del radar) que en los aviones abatidos durante los servicios sobre territorio inglés. Y los efectos logrados en los bombardeos fueron pobrísimos, por no llegarse muchas veces a los objetivos, por la pequeñez de sus bombas, por la inexactitud que aún tenían los bombardeos nocturnos y con mal tiempo, y por desconocerse los efectos de la *táctica de concentración en masa, en espacio de lugar y de tiempo*, que saturando la capacidad de las defensas activas (caza y artillería antiaérea) y superando las defensas pasivas (en especial, los servicios de extinción de incendios), logran realmente "coventrizar" los objetivos atacados y disminuyen las bajas propias. El incendio destruye más, y más definitivamente que el bombardeo.

Hemos tratado de justificar los que se vienen llamando errores alemanes hasta donde nos parecen justificables, en relación al momento en que se cometieron. Nada más lejos de nuestro ánimo que pretender convertirlos en méritos. Creemos que la combinación de circunstancias en relación a las capacidades de cada momento, son las que hacen que una cosa sea más o menos posible. Pero el que una cosa sea o no posible es, también, una experiencia que es necesario hacer por primera vez. Luego, ya se sabe: cuándo, cómo y en qué condiciones. Antes, no se sabía. ¿Es esto realmente un error?

Alemania no creemos que perdió ocasión (en aquel momento) de ganar la guerra, no perdiendo la batalla de Inglaterra. No nos parece que estuviese en sus manos hacer otra cosa que lo que hizo; ni tener en aquellos momentos otros tipos de aviones bombarderos, bombas, experiencias o doctrina de guerra aérea, distintos a aquellos con que se presentó y tuvo que actuar, dado el momento y las circunstancias en que por las trabas del Tratado de Versalles nació su Aviación. Pasar de la nada a la Luftwaffe, en el tiempo y forma en que Alemania pasó, es algo maravilloso, y sus victorias lo demostraron. En muchas cosas sentó escuela que ha prevalecido efectivamente: (avión-tanque).

Si, por circunstancias de aquel momento, falta de experiencia y de doctrinas, y por no ha-

berse todavía llegado a los adelantos mecánicos posteriores (en aviones pesados de bombardeo, bombas revienta manzanas, radar ofensivo, y la táctica de saturación en masa, lugar y tiempo) le cupo en desgracia perder la batalla de Inglaterra, alabemos los méritos indiscutibles de los aviones de caza y de los pilotos ingleses que tal victoria lograron para su patria y para su causa; pero reconozcamos que, en aquel momento, en el campo del bombardeo, no se podía hacer más de lo que hizo la Luftwaffe y sus pilotos. Si el momento y las capacidades del ataque frente a la defensa no le fueron propicios, son esas circunstancias del tiempo, que más que a errores o defectos de los hombres son imputables a elementos que están en las manos de Dios y en sus superiores designios.

La Campaña o Batalla Aérea de Inglaterra, a nuestro modesto juicio, adoleció, como hemos dicho, del defecto de ser inoportuna por irrealizable en su tiempo. Fué, sencillamente, una desgraciada circunstancia obligada para Alemania por caso de fuerza mayor. Tenía que intentarla.

Allí aprendieron alemanes y aliados sus primeras grandes lecciones sobre material aéreo de aviones, bombas, armas defensivas de a bordo, sistemas de localización, navegación, radio y radar; tácticas y principios de doctrinas, tanto de bombardeo diurno y nocturno, o con malas circunstancias meteorológicas, como asimismo de defensa y combate aéreos. Y aun así las doctrinas, métodos y elementos tuvieron que ser desarrollados por los aliados en ensayos, experiencias y progresos sucesivos, y a lo largo de su reacción estratégica aérea contra el Eje, en Europa, Africa y el Pacífico. Y el desembarco en Normandía fué pospuesto de fecha dos veces por no haberse podido lograr todavía la imprescindible supremacía aérea sobre el Canal y la costa de Francia, a pesar de lo prolongado y duro de la campaña estratégica de bombardeo contra Alemania, y a pesar de los elementos perfeccionados y las tácticas y doctrinas nuevas que fueron sucesivamente empleados a lo largo de varios años.

¿Cómo puede extrañarnos que Alemania fracasase en aquella otra fecha primera y en circunstancias de tal novedad, desconocimiento e imperfección de todo lo mecánico, lo estratégico y lo táctico aéreos?

La verdad es que de haber triunfado habría que achacarlo sólo *al factor sorpresa aérea*; sólo allí hubiera podido radicar el éxito. Sorpresa

aérea mecánica, táctica y estratégica. Pero no fué así, y lo que ocurrió tiene toda la fuerza y toda la lógica de los hechos reales consumados, y las desventajas que siempre tiene para el vencido la forma crítica de ponerse de relieve los supuestos errores causas de su derrota.

No podemos, pues, coincidir con el autor de aquel artículo en aquello que parece traslucirse a lo largo de su exposición, al comparar el fracaso alemán de la batalla de Inglaterra con el éxito aliado en la de Normandía (como llama el autor a los preludios aéreos del desembarco aliado), ya que, según su manera de exponer, el éxito aliado parece debido en muy principal parte a haberse seguido las normas *clásicas ortodoxas* de la estrategia, y el fracaso alemán, a haberse prescindido de ellas.

Las causas del fracaso alemán y del éxito aliado en ambas batallas aéreas (sobre Inglaterra y sobre Europa) son, a nuestro modesto juicio, las que hemos dejado expuestas en relación a las posibilidades y experiencia de los tiempos en que tuvieron lugar, como asimismo a la acumulación de recursos por una y otra parte. Y no debe olvidarse, tampoco, el hecho tan importante que significa, para una posible resistencia económica de guerra, carecer como Alemania de una retaguardia fuera del alcance del ataque aéreo enemigo, y tenerla en Norteamérica, el Canadá y Siberia, como la tenían los aliados. Circunstancia ésta que, por otra parte, parece no va a repetirse en las guerras futuras, en las que no habrá retaguardia alguna fuera del alcance aéreo.

Nos parece, asimismo, que el autor de aquel artículo alarga excesivamente lo que llama represalia o explotación estratégica aérea por parte de los aliados de la derrota alemana sobre Inglaterra. Y acorta, en cambio, excesivamente lo que considera prolegómenos del desembarco en Normandía.

A nosotros nos parece que no hubo esa explotación inmediata del éxito inglés, porque si lo hubiesen intentado en gran escala hubieran (por el momento y por las mismas causas) sufrido un grave percance, frente a las análogas ventajas que en aquel tiempo tenía la caza de defensa y

el radar defensivo alemán, frente a una imperfecta ofensiva de bombardeo inglesa. Díganlo los porcentajes de bajas aliadas en la batalla aérea contra Alemania. La cual batalla, creemos que en todos los años que duró, era precursora y preparatoria estratégica del desembarco, el cual, por no haberse podido ganar aún la supremacía aérea, indispensable al éxito, tuvo, como hemos dejado dicho, que ser pospuesto en su fecha por dos veces. Todo esto es Estrategia aérea pura, en lo que a la campaña preparatoria de bombardeo se refiere.

Por esto nosotros vemos una campaña de bombardeo estratégico contra Alemania (y Europa ocupada), en vez de ver una batalla aérea de Normandía; esta última nos parece el colofón natural y obligado de aquella otra, inmediatamente antes del desembarco y ya en el terreno de Estrategia de superficie. La aviación estratégica refuerza la actuación de la aviación táctica, que produce los efectos pedidos por la Estrategia de superficie (Tierra y Mar).

Y los éxitos de la batalla aérea contra Alemania y el fracaso de la batalla aérea contra Inglaterra no tienen nada que ver, a nuestro modesto juicio, con haberse o no seguido normas más o menos exactamente ortodoxas de lo académico castrense de Estrategia de superficie.

Creemos, sí, que los principios permanecen efectivamente inmutables y son de aplicación a lo aéreo, con las naturales modificaciones debidas a los espacios, velocidades y tiempos, como asimismo debidas a la exaltación de lo mecánico, que en el aire llega a lo estridente.

Pero no se pueden mirar las batallas aéreas de la última guerra (primeras en la Historia del Arte Militar Aéreo) para sacar de ellas consecuencias de sí influyó o no lo ortodoxo estratégico; porque las circunstancias de novedad, sorpresa y revolución de doctrinas obliga a esperar todavía varias batallas aéreas en las que se cimenten las doctrinas nacientes y permitan por repetición de los mismos resultados en semejantes circunstancias, sacar consecuencias probables, pisar terreno más firme y deducir consecuencias acertadas y duraderas, que han de plasmarse en doctrinas, ¡siempre provisionales!