



La decisiva función de las Fuerzas Aéreas

en Europa

Por el General HOYT S. VANDERBERG
Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas
Aéreas americanas.

(De la revista *Look*.)

El empleo táctico de la bomba atómica, juntamente con la ampliación de las Fuerzas Aéreas, darán a nuestra Aviación fuerza bastante para contrarrestar los ejércitos soviéticos en masas.

Lecciones de Técnica aérea aprendidas en Corea.

Recientemente, el General Alfred M. Gruenther, encargado de "planes" para el General Eisenhower, dijo en presencia de un Comité del Congreso en el curso de una discusión sobre la situación general estratégica en Europa: "En todos nuestros planes la Fuerza Aérea es el factor dominante."

Para comprender por qué el General Gruenther concede a la Fuerza Aérea el papel más importante en Europa debemos estudiar las lecciones de la guerra en Corea. Desde el punto de vista de un aviador, esta campaña—la primera prueba bélica entre técnicas americanas y soviéticas—resulta ilustrativa porque subraya el

hecho obvio de que potencia de fuego y movilidad superiores son la respuesta al principio soviético de los ejércitos de masas—descubrimiento importante cuando estudiamos la situación en Europa—. Pero al mismo tiempo nuestra superioridad técnica, reforzada por superioridad en el aire virtualmente absoluta, no ha logrado obtener una victoria militar decisiva. Esta situación ha hecho que algunos se pregunten por qué la Fuerza Aérea, siendo dominante, no ha podido, sin embargo, asentar un golpe definitivo.

Toda la respuesta a esta pregunta se extiende más allá del campo estrictamente militar en el político. Mírese como se mire, la situación en Corea es extremadamente peculiar. El requisito previo para

hacer la guerra con éxito—superioridad en el aire—fué nuestro desde un principio. La pequeña Aviación de Corea del Norte fué rápidamente destruída; y hasta ahora la Aviación comunista china, aunque rápidamente aumentada en los meses recientes, no ha querido desafiarnos sobre el campo de batalla. No obstante, en parte por consideraciones políticas importantes y en parte para conservar el poder de ataque de nuestra Aviación, nos hemos abstenido de actuar al otro lado del río Yalu y en territorio chino en contra de los recursos bélicos remotos del enemigo en donde nuestra Aviación podía ser empleada para obtener los mayores dividendos.

Sin embargo, a pesar de todo esto, ha quedado claramente demostrado que sin nuestra superioridad en el aire nuestras fuerzas terrestres casi con toda seguridad hubieran sido arrojadas de Corea. Nuestros Jefes en tierra así lo admiten. Un resultado permanente de nuestra superioridad aérea fué el “libertar” a nuestras fuerzas terrestres de la posibilidad de un ataque aéreo enemigo, asegurando así su libertad de movimiento, y como corolario negar esta ventaja a las fuerzas enemigas.

De esta forma el haber ganado superioridad en el aire dió a nuestras fuerzas terrestres el dividendo más valioso que puede suministrar la Aviación.

Ahora la importancia de las lecciones técnicas aéreas aprendidas en Corea es que pueden aplicarse a Europa. Porque también allí el problema militar supremo, en caso de ataque soviético, sería impedir que un enemigo numéricamente superior lograra llevar a cabo una concentración decisiva de efectivos, equipos y abastecimientos.

La importancia que tiene para un ejército el “no” tener libertad de movimiento fué explicada elocuentemente, aunque involuntariamente, por el dirigente de Corea del Norte, Nam Il, durante las negociaciones de Kaesong.

En las discusiones sobre dónde debían fijarse las líneas de tregua, los negociadores del General Ridwgay insistieron acertadamente en que, teniendo en cuenta que las Naciones Unidas contaban con

indiscutible superioridad aérea sobre toda Corea, el frente terrestre reflejaba sólo parcialmente la verdadera eficacia militar total de nuestras fuerzas.

Nam Il se da cuenta de la realidad.

En el curso de una parrafada, Nam Il hizo un penetrante análisis del empleo de las Fuerzas Aéreas de las Naciones Unidas en Corea. Dijo, prestándole mucho énfasis, que el apoyo aéreo a corta distancia de las posiciones americanas en el frente no había influído mucho en el curso de la campaña, sino que fueron nuestros incesantes ataques aéreos contra las líneas de retaguardia, destruyendo depósitos de abastecimientos, columnas de automóviles y líneas de comunicación—lo que él llamó “bombardeo estratégico”—, lo que impidió la victoria china.

En efecto, el dirigente norcoreano arguyó que de no ser por este empleo de la Aviación, detrás de su gente, nuestras fuerzas terrestres nunca hubiesen podido mantener sus posiciones; las cuales eran en realidad menos un reflejo de nuestra verdadera fuerza en tierra que de nuestra supremacía en el aire; hecho éste que parecía considerar vagamente injusto.

No es mi intención examinar este ejemplo de lógica oriental. Lo que me fascinó fué la revelación de que Nam Il, aunque había comprendido mejor que muchos militares occidentales los principios básicos de la fuerza aérea, había dado un nombre equivocado a la forma de ataque aéreo que frustró sus propósitos. Lo que nosotros llamamos ataque aéreo “estratégico” casi no se ha empleado en Corea, debido a que los verdaderos objetivos “estratégicos”—las raíces de la producción de guerra enemiga—están fuera de Corea.

Lo que Nam Il descubrió consternado fueron los elocuentes efectos de la “interdicción”, es decir, de nuestros continuos ataques aéreos contra las líneas de comunicación enemigas, sus nudos ferroviarios, puentes, depósitos de municiones y abastecimientos, depósitos de gasolina y concentraciones de reservas. Destruyendo los recursos enemigos “antes” de que puedan intervenir en la batalla—imposi-

bilitando al enemigo de concentrar las fuerzas y abastecimientos precisos para conseguir la rotura del frente—, la Aviación aísla el campo de batalla.

Resulta significativo que en toda la campaña de Corea el enemigo, aunque ha logrado frecuentemente penetraciones hondas de nuestras líneas, nunca ha conseguido explotarlas para lograr avances decisivos. En realidad desde principios de agosto de 1950 nunca ha podido mantener una gran ofensiva más de una semana, debido principalmente a nuestra campaña aérea de interdicción técnica.

Antes de examinar la función en Europa de la Fuerza Aérea comparemos la situación con que tenemos que enfrentarnos en el continente con la existente en 1944 antes de hacer el desembarco. A primera vista resaltan ciertas semejanzas hasta el punto de que un veterano de esa campaña, como yo, podía imaginarse que la historia quiere repetirse otra vez. Hoy, como entonces, el problema central de la estrategia terrestre es como luchar contra un ejército numéricamente superior. Otra vez el principal problema político es forjar unidad de propósito, voluntad y acción entre los miembros de la coalición. Incluso la lista de jefes de NATO parece similar: Eisenhower, Montgomery, Juin desempeñaron papeles preponderantes en la campaña anterior. Pero aquí termina la analogía cuando se examina la situación más detenidamente, y resulta claro que la historia, lejos de repetirse, nos enfrenta con problemas militares sin precedentes.

¿Cuáles son los principales puntos diferenciales entre la situación actual en Europa y la anterior al desembarco de 1944?

Primero. Antes de empezar el desembarco Alemania misma, según palabras del "Informe sobre Bombardeo Estratégico", de la Aviación de los Estados Unidos, "había sido mortalmente herida por la ofensiva de bombardeo combinado en contra de la industria bélica alemana".

Segundo. Los submarinos habían sido derrotados y nuestras líneas de comunicación estaban aseguradas.

Tercero. La Luftwaffe había sido de-

rotada, y el General Eisenhower pudo decir a sus tropas la víspera del desembarco en Normandía: "Si veis aviones, no os preocupéis. Son nuestros."

Cuarto. El Ejército alemán estaba dividido en dos frentes, oriental y occidental, y sus recursos extendidos hasta el límite.

Quinto. Toda la potencia de la Aviación aliada de Europa fué concentrada durante muchas semanas contra el sistema de transporte y los recursos de gasolina del enemigo, "clavando" al Ejército y aislándole de sus principales fuentes de abastecimiento y refuerzo:

Sexto. Nadie tenía entonces la bomba atómica, y como consecuencia se podían poner en riesgo impunemente enormes concentraciones de buques, tropas y abastecimientos.

Séptimo. La potencia acumulada para el desembarco era el fruto de tres años de intensa movilización, contra la cual nada pudo hacer el enemigo, salvo la interferencia de los submarinos.

Estaremos a la defensiva.

Evidentemente, no tendríamos a nuestro favor por el momento ninguna de estas ventajas en una futura batalla en Europa. En el momento actual nuestra posición en Europa al principio sería esencialmente defensiva, y a mi manera de ver, el hecho más importante es que la próxima vez no estaríamos en situación de aplazar la batalla terrestre hasta que hayamos ganado control del aire o del mar. Por el contrario, Divisiones americanas están ya en Europa y desde el momento en que empiece la guerra no tendrán otra alternativa que luchar por sus propias vidas.

Inevitablemente, como en Corea, nuestras fuerzas terrestres se verán obligadas al principio a luchar en términos de defensa estratégica, mientras nuestras Fuerzas aéreas y navales lanzan ofensivas mayores para lograr control del aire y el mar, sin los cuales la lucha terrestre en Europa estaría condenada al fracaso.

Sería absurdo intentar definir exactamente la estrategia militar que la Unión

Soviética pueda poner en práctica en Europa. Las alternativas que se ofrecen a todo adversario son numerosas y complejas. Pero sea cual sea el camino elegido, la avalancha hacia adelante del Ejército Rojo iría acompañada con un tremendo ataque de la Aviación roja, y el primer asalto iría dirigido a la Aviación de la NATO y a los ejércitos terrestres de la NATO en sus posiciones defensivas.

Los rusos saben tan bien como nosotros que la superioridad en el aire es la clave de la batalla terrestre. La educación de Stalin sobre esta lección máxima de la última guerra fué evidente ya en 1942 cuando en un telegrama a Churchill pidiendo más aviones le dijo: "Aun las tropas más valiosas están indefensas si el enemigo controla el aire."

Al principio de la guerra, el tiempo es un factor que lo domina todo. Cuando el poder naval era el que dictaba la estrategia para potencias marítimas como Inglaterra y Estados Unidos era suficiente disponer de sólo la fuerza militar precisa para ir aguantando hasta que su fuerza industrial latente pudiera ser movilizada. Pero en la era presente de aviones de gran radio de acción y de bombardeos atómicos, la fuerza del golpe inicial ha aumentado en proporción astronómica, y el punto crucial de la guerra puede ser alcanzado en unas semanas desde el primer golpe. Si debe haber una lucha por Europa, grandes batallas en tierra, aire y bajo el mar tendrán lugar simultáneamente como partes de una vasta acción conjunta. Y el resultado de la batalla en el aire será decisiva para el resultado de las otras.

Unas palabras solamente sobre la naturaleza de esta batalla aérea. Resulta claro que la primera responsabilidad de la Aviación americana sería limpiar los cielos de Aviación roja. Sólo así podríamos proteger simultáneamente a nuestras fuerzas terrestres en Europa de devastadores ataques enemigos (una amarga experiencia que nuestras fuerzas sólo han sufrido en Pearl Harbour y Clark Field) y a nuestros centros industriales de destrucción por las fuerzas de bombardeo atómico a gran distancia rusas. A menos

que las fuerzas rusas de Aviación táctica sean derrotadas, podemos estar seguros de que nuestros ejércitos en Europa serían atacados por la Aviación enemiga empleada tácticamente, de la misma forma que el Ejército alemán fué machacado en la última guerra y los Ejércitos comunistas chinos y norcoreanos han sido diezmados recientemente. A menos de que las fuerzas de bombardeo estratégicas rusas sean derrotadas simultáneamente, debemos esperar asistir al quebrantamiento de nuestra potencia industrial hasta el punto de que ya no sea capaz de mantener a nuestras fuerzas en la lucha por Europa.

Sin superioridad aérea, ni aun la Aviación misma puede emplearse tácticamente con efectos decisivos para el apoyo inmediato contra fuerzas terrestres enemigas destinado a lograr los efectos inmediatos en las batallas terrestres que resultan más visibles y, por tanto, más apreciables para el Ejército. Con superioridad aérea todo resulta posible. La lucha por la superioridad en el aire debe considerarse no como una batalla, sino como toda una campaña, y hasta que esté ganada la diversión de cualquier parte importante de nuestros recursos aéreos a otras tareas, forzosamente limitadas, sería una invitación al desastre.

Una visión miope.

Hay una curiosa tendencia entre las personas ajenas a la Aviación a reconocer en abstracto la importancia de ganar superioridad en el aire, pero a considerar la batalla aérea como cosa separada de la terrestre, algo así como una guerra particular entre las Aviações enemigas. Tal vez este miope punto de vista es un residuo, por lo menos entre la generación de militares más antigua, de los días de la primera guerra mundial, en que la guerra aérea consistía principalmente en duelos individuales entre los campeones enemigos.

En realidad, los rendimientos más importantes de las fuerzas aéreas para la batalla terrestre son los logrados en batallas aéreas ganadas fuera de la vista de su principal beneficiario: el soldado de tie-

rra. No hay ningún principio de la guerra aérea más difícil de asimilar que éste.

La Aviación soviética, que es ya la mayor del mundo, se calcula cuenta unos 18.000 a 20.000 aviones, y es especialmente fuerte en unidades técnicas. En este momento las Fuerzas Aéreas de la NATO —de las que Estados Unidos es sólo un contribuyente— cuentan sólo con la mitad de los efectivos calculados como mínimos.

Al comparar las Fuerzas Aéreas opuestas resalta un desagradable hecho: si no podemos aumentar sustancialmente nuestra Fuerza Aérea, no podemos llevar a cabo simultáneamente las campañas aéreas necesarias para lograr superioridad en el aire, destruir la capacidad bélica del enemigo y participar directamente en la batalla terrestre. Sin embargo, si la guerra estalla, el pueblo americano tiene derecho a esperar que su Aviación desempeñe esas tres tareas principales prontamente y con éxito.

De estas tres responsabilidades, la campaña para lograr la superioridad aérea constituye la primera carga sobre nuestros recursos aéreos; no obstante una campaña para lograr la superioridad aérea llevada a cabo con éxito, no podría por sí misma impedir fuertes choques entre las fuerzas terrestres opuestas. Examinemos ahora los medios mediante los cuales la Aviación empleada inteligentemente puede intervenir de forma directa en dichas batallas terrestres.

Generalmente se acepta que la diferencia numérica entre el Ejército Rojo y la mayor fuerza terrestre que las naciones de la NATO se pueda imaginar tenga es tan grande, que nuestra única esperanza para el éxito terrestre se basa en que el Ejército rojo sea inmovilizado por ataques aéreos de forma que no pueda lograr concentraciones abrumadoras en los puntos decisivos.

Si la Aviación pudiese impedir esta concentración del enemigo—contribución de valor inferior sólo a la tarea de impedir que la Aviación enemiga ataque nuestras tropas—, las limitadas fuerzas terrestres de la NATO estarían entonces en

situación de enfrentarse con el Ejército Rojo. Por el contrario, de fallar esta campaña resulta casi seguro que el Ejército Rojo arrollaría al de la NATO.

Ahora bien; es completamente posible que ni aun el ataque aéreo más intenso que nosotros pudiésemos montar con las armas actuales bastase para impedir las concentraciones de tropas enemigas, lo cual desde hace tiempo se admite es el mayor peligro con que tienen que enfrentarse nuestras tropas en Europa. Pero ahora, gracias a los progresos logrados en el campo de la energía atómica, estamos empezando a obtener soluciones definitivas para resolver esta situación (un medio de cerrar la grieta más peligrosa en la coraza de Europa).

Una nueva palabra relacionada específicamente con el empleo táctico de la Aviación en Europa ha venido recientemente a aumentar el vocabulario militar. Es la palabra "retardación". Retardar significa parar y disminuir la velocidad del enemigo, y contando con superioridad en el aire, una Aviación moderna tiene muchos medios nuevos para lograr este fin. Retardación es, pues, sólo otro nombre de la interdicción, empleando bombas atómicas.

La eficacia de la retardación superó el campo de la teoría mucho antes de que su fatídico resultado fuera revelado por Nam Il. Durante la última guerra en Europa hubo varios ensayos de campañas de interdicción concebidas y ejecutadas por Jefes de la Aviación táctica de la Aviación del Ejército (muchos de los cuales siguen dirigiendo las actividades tácticas de la Aviación del Ejército), y desde entonces estos ensayos se han convertido en ejemplos clásicos de participación de la fuerza aérea en la batalla terrestre. Estas campañas — "operación estrangulamiento", que resultó en el colapso del Ejército alemán ante Roma, y la "operación Cobra", que precedió la rotura del frente en San Lo—demostraron el decisivo impacto de fuertes ataques aéreos contra los puntos de concentración vulnerables que inevitablemente surgen cuando se mueven grandes ejércitos modernos.

Más bombas atómicas en camino.

Hasta hace poco la relativa escasez de bombas atómicas impedía el que pudiera destinárselas a cualquier objetivo que no tuviera importantísima significación militar a largo plazo. Por ello, casi todas las bombas atómicas disponibles se asignaban para empleo exclusivo del Mando de Aviación estratégica en sus ataques, contra las fuentes de producción bélica soviética.

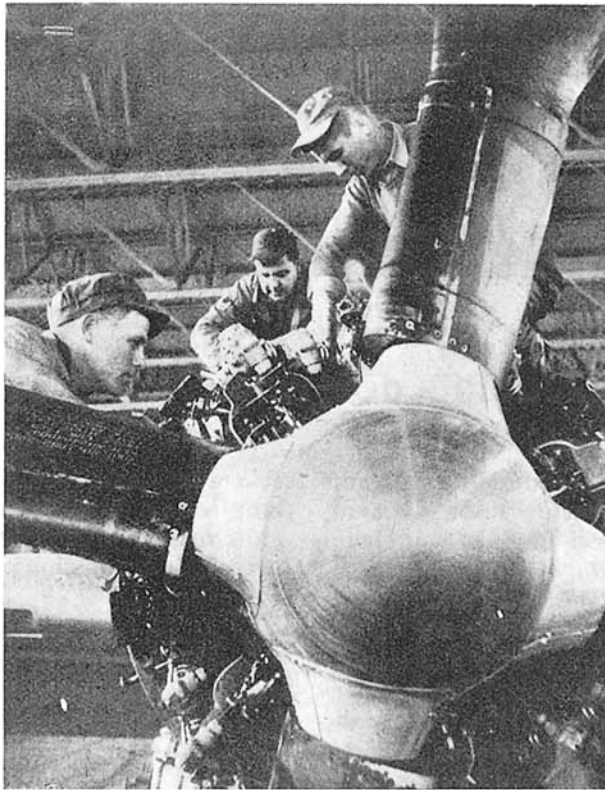
Afortunadamente para esta nación y nuestros aliados, la escasez está siendo superada. El continuo progreso en el campo atómico, no sólo promete el empleo eficaz y económico de bombas atómicas contra fuerzas terrestres enemigas, sino la casi virtual seguridad de que crecientes cantidades de armas atómicas aumenten de forma muy sustancial la potencia de fuego de una Aviación moderna. Con este vasto incremento de potencia de fuegos, campañas de interdicción de un frente limitado como las operaciones Cobra y Estrangulamiento podrán ser extendidas en el futuro a la totalidad del frente.

Estamos en el umbral de desarrollos técnicos numerosos y de importancia enorme.

Si antes resultaba un tópico decir que la Fuerza Aérea provista de armamentos convencionales era la llave de la victoria en tierra, puede hoy predecirse con

razonable confianza que la Aviación, ampliamente provista de armas atómicas, mediante bombardeos de precisión de puntos retardatarios impedirá las grandes concentraciones enemigas que precedieron las sangrientas matanzas del pasado.

Estos acontecimientos prometen cambiar a nuestro favor la balanza de poder militar en Europa.



Como hizo notar el Secretario del Aire, Thomas K. Finletter, recientemente, significan que pronto podemos emplear en favor de nuestros aliados europeos "una fuerza de ataque mucho mayor de lo que esperábamos".

Finalmente significan que la industria y la ciencia americanas posiblemente están a punto de poner en nuestras manos la solución al problema planteado al mundo por la potencia soviética.

Al hacer planes militares, las profecías resultan dudosas, pero no obstante no puedo renunciar a la convicción creciente de que si estos desarrollos en el campo atómico se concretan finalmente, la potencia americana crecerá de forma que no tiene paralelo en la Historia.

Las implicaciones son enormes, y una vez comprendidas la futilidad de desafiar una nación armada de tal forma, puede resultar tan obvia que hasta el agresor más atrevido renuncia al costo de una guerra.