

Maniobras aéreas italianas de agosto de 1931

Por PEDRO GARCÍA ORCASITAS

Capitán de Aviación

CREEMOS interesante hacer un resumen de lo publicado en la Prensa italiana acerca de estas maniobras.

Pueden considerarse de actualidad, no sólo por ser las únicas realizadas hasta hoy con el carácter puramente ofensivo que tuvieron, sino también por la calidad de la Aeronáutica italiana, cuyas normas de organización y de empleo de este arma son claras, precisas y muy probablemente las más acertadas.

Su objeto.—Refiriéndonos tan sólo al aspecto profesional, se estudiaron las posibilidades de empleo ofensivo de una Armada aérea. Estudio muy completo que hubo de llevar consigo el de los problemas fundamentales que plantearán: la movilización de dos Divisiones aéreas (personal, material, armamento, aeródromos, industria); el desplazamiento de una de ellas de uno a otro frente (lo que equivale a su traslado de una parte a otra del mismo frente de operaciones); el estudio de interesantísimos detalles de organización y de empleo estratégico, táctico y logístico, y, por último, dar unidad de doctrina y entrenamiento al personal.

La movilización estuvo basada en la previsión. La organización orientada para conseguir gran movilidad y máxima rapidez de acción, es decir, flexibilidad en la preparación e instantaneidad para la ejecución. El empleo contando como principios esenciales el de «acción de masa» y el de «continuidad en la acción».

Casos particulares de empleo, como el de emisiones fumígenas (de ocultación o tóxicas) y el de acciones en vuelo rasante, fueron inteligentemente ensayados.

Todos los tipos de avión, experimentales y en servicio, y todo el personal de servicio, permanente y el de reservas, iban a demostrar sus posibilidades.

Preparación para las maniobras.—Es, quizás, lo más interesante de ellas, ya que han sido tan sólo una de las fases de un programa fijado hace unos seis años, y en el cual la continuidad en la acción necesaria ha sido posible por la elección cuidadosa de los mandos superiores entre hombres jóvenes y con vocación decidida, y, sobre todo; el unirse en su ministro del Aire a una clara comprensión, seguridad en la conducción y un cariño mayor, si cabe, hacia lo que ha visto de primera utilidad en la defensa de cualquier país.

La Aviación italiana organiza su Ministerio del Aire en el año 1925. En 1926 inicia ya maniobras de cuadros en todas sus zonas territoriales aéreas, y a éstas siguen otras en épocas sucesivas, pero ya con fuerzas aéreas (Friuli, Grosetto, etc.). Son todas ellas jalones principales de un

estudio ininterrumpido, en el que se va experimentando primero y reglamentando después.

Si esta preparación puramente profesional es rápida, segura e interesante, no lo es menos la que paralelamente realiza su industria, y la que completando todo lo anterior va encaminada al dominio del elemento. Dominio que significa esencialmente calidad, y la calidad es en el aire algo primordial. En este aspecto se suceden también rápidas, también seguras, a pesar de su rapidez, prácticas tan admirables como entre otras la expedición Balcánica, crucero mediterráneo y el formidable crucero atlántico de 14 Savoias al mando del ministro, en enero de 1931.

Como preparación inmediata de las maniobras, cuidadosas instrucciones orientan el entrenamiento individual y colectivo y la preparación del material y de los servicios.

Supuesto general.—Maniobras de doble acción que suponen un partido nacional, *A* (al Norte), y un partido invasor, *B* (al Sur). El partido nacional está en lucha con una potencia oriental y tiene todas sus fuerzas aéreas y terrestres desplegadas hacia la costa del Adriático. La tensión diplomática con *B* culmina el día 25, recibiendo el mando de la Armada aérea de *A* una orden radio de dejar en el frente que ocupan las fuerzas imprescindibles para alguna defensa y tomar el nuevo frente de despliegue hacia el Sur.

En veinticuatro horas se realizan los cambios de aeródromo necesarios para ocupar el nuevo frente de despliegue.

Aviones que tomaron parte.—En cuanto al número, 894. De ellos, 398 en el partido nacional y 496 en el invasor.

Siendo las especialidades lo más importante, nos referiremos algo a ellas. Por especialidades, tomaron parte: 128 aviones de bombardeo diurno (B. D.), 120 de bombardeo nocturno (B. N., ligeros y pesados), 76 de bombardeo marítimo (B. M.); en total, 324 aviones de bombardeo. De caza terrestre (C. T.), 288; de caza marítima (C. M.), 48; de ataque al suelo (A. S.), en cuyas misiones se utilizó también material de caza, 48; en total, 384 aviones de caza.

Figuraron, además, 20 aviones de reconocimiento estratégico, 13 de bombardeo experimental y 153 utilizados para enlaces.

Varios tipos de avión distintos figuraban en cada una de las especialidades. Esto, que en campaña podría presentar la duda de si compensaría la ventaja de disponer de mayor cantidad de material a los inconvenientes de la variedad del mismo (en abastecimientos, reparaciones e incluso ins-

trucción), en unas maniobras ha de permitir valiosas deducciones comparando el rendimiento de aviones de características variadas, definiéndose de un modo claro cuál debe ser el programa en las construcciones.

Núcleo esencial en el material, los aviones de las dos especialidades clásicas, caza y bombardeo, que ya en la última guerra formaban Fuerzas aéreas independientes in-

dad de producirlos que consiga cada país. Sin aviación de bombardeo nadie puede pensar que tiene aeronáutica ni antiaeronáutica.

El servicio de información que precede a todas las misiones militares, orientándolas, y que las continúa, comprobando su eficacia, tiene en aeronáutica su máxima importancia y urgencia. Podrá ser conseguido aparte de



Dispositivo de aviones en Ferrara.

glesas, Reservas generales de aeronáutica francesas y, en general, la aviación independiente de todos los países.

Es problema no resuelto de modo satisfactorio en ningún país el llevar paralelamente a la evolución en la doctrina de empleo de aviación, la construcción en serie del material y su dotación consiguiente a las unidades; y como no es posible dejar de estudiar las normas que proporcionen el mayor rendimiento con las existencias de material que se tengan, esto explica también el que en unas maniobras figuren al lado de los más modernos tipos de avión otros declarados ya a extinguir, y que al mismo tiempo que se ensayan nuevas normas de organización y de empleo, se confirmen las posibilidades en lo existente.

Los distintos tipos de aviones de bombardeo experimental señalan, quizás, en la aeronáutica italiana, su deseo de mejorar muy particularmente su ya poderosa flota de bombardeo, ante el convencimiento universal de que la única defensa contra posibles ataques aéreos, es la capaci-

dad de producirlos que consiga cada país. Sin aviación de bombardeo nadie puede pensar que tiene aeronáutica ni antiaeronáutica.

El servicio de información que precede a todas las misiones militares, orientándolas, y que las continúa, comprobando su eficacia, tiene en aeronáutica su máxima importancia y urgencia. Podrá ser conseguido aparte de

todos los demás recursos de carácter general por dispositivos adecuados de marcha y de combate de las formaciones aéreas, instrucciones particulares para los itinerarios, etc., pero quizás también por aviones equipados especialmente para esta misión.

Los veinte aviones de reconocimiento estratégico, tripulados y equipados de un modo particular, pudieron responder a estudios en este sentido, estudios que orientarían al mismo tiempo acerca del posible rendimiento de ese material en misiones de cooperación con el ejército.

Los aviones de enlace debieron responder por su proporción (153 en un total de 894 aviones), a que el entrenamiento y la doctrina que habían de producir estas maniobras alcanzase a todo el personal posible, ya que el que orgánicamente puede figurar en dos Divisiones es limitado. Al mismo tiempo permitirían estudios en este cometido, bastante interesante entre los muchos que puede realizar el avión.

La designación de alguna unidad con material de caza para la ejecución de misiones en vuelo rasante, señala la preocupación ya existente en casi todos los países por las posibilidades de este empleo particular de aviación.

Organización de las fuerzas. — El partido *A*, cuenta con una División, en dos Brigadas de dos Regimientos (Brigada de C. T. y Brigada mixta de B. D. y B. N.) y un Regimiento independiente de B. M. Estos cinco Regimientos, de dos Grupos cada uno, más un Grupo de C. M. independiente, dan once Grupos (algunos a tres Escuadrillas), repartidos en 28 Escuadrillas, con un total de 300 aviones. Cuenta, además, con un Grupo de bombardeo experimental, una Escuadrilla de reconocimiento estratégico y un cierto número de secciones de aviones para enlace.

El partido *B*, tiene una División compuesta de tres Brigadas (una de C. T., una mixta de B. D. y B. N. en tres Regimientos y una de B. M.). Estos siete Regimientos a dos Grupos, más dos Grupos independientes, uno de A. S. y otro de B. N., dan 16 Grupos (algunos a tres Escuadrillas), dan 38 Escuadrillas con un total de 408 aviones. Cuenta, además, con una Escuadrilla de reconocimiento estratégico y secciones de aviones para enlace.

Detallando un poco más el número de aviones que de cada una de las dos especialidades básicas se da a cada División, diremos que las dos tienen el mismo número de aviones de caza, 192, si bien de ellos 48 son de C. M. en el partido *A*, y 48 para misiones de vuelo rasante en el partido *B*. Aviones de bombardeo tiene 108 el partido *A*, y 216, es decir, exactamente el doble, el partido *B*.

Al querer suponer superioridad de material en uno de los partidos, el *B*, se busca ésta, como vemos, no en aviación de caza, sino en aviación de bombardeo. Esto reflejan también los programas de construcción de las principales potencias.

Todas las unidades aéreas citadas cuentan con sus Estados Mayores o Planas Mayores, servicios tácticos de información y de transmisiones, y los logísticos de abastecimiento, recuperación y transportes. La aeronáutica italiana tenía ya bien cimentada esta interesantísima parte de organización y empleo de los servicios, que se sale hoy del marco reducido de este resumen.

Despliegue de las fuerzas. — Los límites territoriales señalados a los dos países supuestos, están señalados en el croquis adjunto.

Separa los dos bandos la cordillera de los Apeninos, con una anchura media de unos 60 kilómetros, en los que no hay un campo de toma de tierra y que van a ser atravesados numerosas veces, día y noche, por cada uno de los aviones que figuran en las Armadas aéreas.

Frontera convencional es la divisoria de los Apeninos, que sigue sensiblemente una dirección O. - E.

Las dos Armadas aéreas ocupan igual número de aeródromos terrestres, ocho cada una, además de un noveno

en posición central dentro de cada despliegue, en el que tan sólo hay algunos aviones para enlace y donde están los Cuarteles Generales de Armada aérea. Son éstos Bolonia, para el partido *A*, y Florencia, para el partido *B*.

La Dirección General de las Maniobras, que asume el ministro Balbo, en Molina da Quosa (Pisa).

Existen, además, las bases marítimas de Puntisella y Cadimare (*A*), y de Orbetello (*B*).

Los aeródromos en que hay caza suelen tener un solo Grupo con 36 aviones. Aquellos en que hay aviación de bombardeo tienen un Regimiento de esta especialidad con 48 aviones.

De los 16 aeródromos, en 15 no hay más que aviones de una sola especialidad (aparte de los de reconocimiento estratégico o enlaces).

Únicamente el aeródromo de Pisa cuenta con fuerzas numerosas y heterogéneas, 143 aviones, de ellos 72 de un Regimiento de caza y 24 de un Grupo autónomo de bombardeo nocturno. Esto demuestra el entrenamiento de la aviación italiana en el empleo en masa, pues para conse-



Escala 1 : 6.000.000

guir este número en un solo aeródromo es preciso una rigurosa disciplina en las evoluciones en vuelo, rodaje en tierra, salida y aterrizaje. Líneas muy precisas para la salida y para la detención de los aviones al regreso, dirección de los virajes rodando y en las inmediaciones del aeródromo, puestas en marcha a bordo de los aviones y frenos en las ruedas que eviten el personal de maniobra

en tierra, cruzándose por el campo, y los aviones detenidos en cualquier lugar por el sencillo incidente de calarse una hélice. Todo esto exige disciplina rigurosa y hábito del personal a estas necesidades, llevado al máximo en empleo nocturno.

La caza ocupa aeródromos repartidos a lo largo del frente, lo que pudiera favorecer las misiones normales de esta especialidad de aviación. Sin embargo, la proximidad de alguno de estos aeródromos a la frontera (Sarzanese, Rimini, Perétola) y la situación de otros en la misma costa (Sarzanese, Pisa, Loreto, etc.), si bien en el primer caso puede compensar en parte la diferencia de radio de acción para misiones de protección en que se emplearon, pudiera inutilizarlos para reacciones en misiones de alarma, estar expuesto a embotellamientos o paralización por fracciones de una aviación ofensiva e influidos por incidencias en el frente terrestre.

La masa de bombardeo ocupa en los dos partidos aeródromos concentrados hacia una de las alas. Esto, que no es necesario por ser fácil la reunión en el aire de formaciones aéreas partiendo de aeródromos distantes, puede en casos determinados (situación de objetivos, radio de acción de aviones, abastecimientos, etc.) facilitar el em-

tilidades, hay que asignar a los ejércitos terrestres una zona territorial de profundidad superior a 100 kilómetros, que queda bajo la autoridad del General en jefe. Esta zona es indispensable al Ejército para el despliegue y mantenimiento de todos sus elementos y poder conseguir de ellos su capacidad de rendimiento. Por esto, todos esos aeródromos hubieran quedado prácticamente incluidos en territorio de inmediato interés a las operaciones terrestres. ¿Qué normas regularán esta relación íntima que en abastecimientos y movimientos van a tener ambos elementos armados?

Muchos otros puntos de capital importancia habrán de encontrar en el estudio de un despliegue de fuerzas aéreas, aunque esté tan débilmente esbozado como este, los que se interesen por el rendimiento del arma aeronáutica. En estas breves líneas nos limitamos a indicar algunos.

Desarrollo de las maniobras.—Figurando en el croquis los números de los grupos que hay en cada aeródromo, indicaremos siempre por un número seguido de letras iniciales los grupos que actúan y su especialidad.

Primera jornada.—*Día 27.* 1.º El partido B, ataca la base naval de Spezia. 2.º A, bombardea la base naval



Acción sobre Spezia de humos y gases en vuelo rasante del 7.º Grupo autónomo de ataque al suelo A. C. 3.

pleo de esta aviación basado esencialmente en ser más fuertes sobre un solo punto, y de un modo sucesivo por un orden de urgencia estudiado, sobre cada uno de los demás puntos que ofrezcan interés a la lucha.

Todos los aeródromos de las dos Armadas aéreas se encuentran a distancia inferior de 150 kilómetros de la frontera. Hay que tener en cuenta que apenas rotas las hos-

de Ancona. 3.º Reconocimientos y reacciones a la alarma en distintas partes del frente por ambas partes.

1.º Se inician las hostilidades con el ataque a Spezia, en el que podemos considerar cuatro fases:

a) Bombardeo nocturno, iniciado a las dos de la madrugada por los 4 y 23 B. N., que lo realizan primero sobre el aeródromo de Sarzanese, inmediato a Spezia, inutilizando el

campo de aterrizaje. Otras dos olas son lanzadas antes del amanecer: una, la Brigada entera de B. M.; otra, el 26 B. N.

b) Al amanecer, el 7 A. S. irrumpe por sorpresa a baja cota, lanzando explosivos y gases sobre la estación, arsenal, ciudad, y sobre el *hidroscalo* (1) de Cadimare.

Inmediatamente, el 11 B. D., protegido por el 8 C. T. y por la acción anterior del 7 A. S., llega sobre Spezia, simulando el lanzamiento de nuevas toneladas de explosivos.

Poco después, el 13 C. T. ataca el *hidroscalo* de Cadimare en vuelo rasante, y se eleva para proteger el bombardeo de otro grupo, el 43 B. D., al que siguen dos más, los 46 y 47 B. D.

c) Al mediodía, una escuadrilla de reconocimiento, protegida por fuertes formaciones de caza, comprueba las destrucciones conseguidas, permitiendo así al mando estimar si éstas son suficientes o la forma en que han de completarse.

d) Por la tarde, de cuatro a cinco y media, vuelve a desfilar toda la masa de bombardeo y parte de la de caza, realizando así toda la aviación de B dos vuelos en este día, y algunas unidades hasta tres vuelos.

2.º El partido A, se limita a oponer su caza en reacciones a la alarma y a un tímido bombardeo sobre la base naval de Ancona, ejecutado por el 30 Regimiento de B. M. y protegido por el 10 C. T., que le precede atacando el aeródromo inmediato de Loreto para neutralizar al 23 C. T.

Segunda jornada.—*Día 28.* 1.º Ataque de B a una arteria de comunicación (Parma-Rimini). 2.º Ataque de A a Florencia, Cuartel General de la Armada aérea de B, nudo de comunicaciones y centro demográfico importante. 3.º Ataque de B a Génova, puerto comercial. 4.º Reconocimientos, reacciones a la alarma y acciones de menor importancia.

1.º Aviones de reconocimiento de B informan al amanecer que hay grandes concentraciones y movimiento de tropas y carruajes en relación con la línea férrea Rimini-Bolonia-Parma. El partido B envía sobre éstas su 7 A. S., fraccionado en unas doce patrullas que se lanzan sobre lugares de embarco y desembarco y principales estaciones de la línea férrea citada.

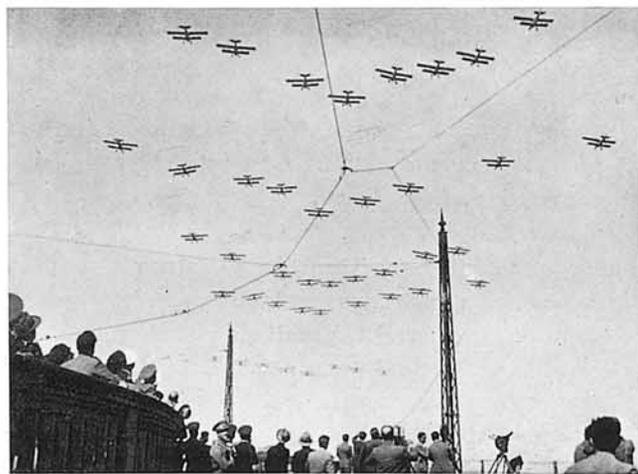
El ataque se realiza con todos los medios, ametralladoras, explosivos y gases, iniciado por sorpresa y protegido después por los grupos 18 y 23 C. T., que volaron en crucero a alta cota entre Rimini y Parma.

2.º Se inicia el ataque sobre Florencia por un bombardeo nocturno de los 27 y 28 B. N., sobre el aeródromo inmediato de Perétola y sobre las instalaciones ferroviarias

y militares de Florencia. Por patrullas, con intervalos de algunos minutos, mantienen la intranquilidad hasta el amanecer.

A esta hora, un avión de reconocimiento aislado, actuando por sorpresa, informa rápidamente sobre los resultados conseguidos. Poco después, los Grupos 44 y 45 B. D. continúan la acción del bombardeo, haciéndose necesaria otra salida de los 27 y 28 B. N., para llegar a una eficaz acción destructora.

La protección de las formaciones de este bombardeo la



Un Regimiento de caza, en columna de cuñas de escuadrilla, a su paso por la vertical de San Miguel in Bosco, desde donde se presenciaba el desfile.

realizan los cuatro Grupos C. T. de A, precediéndolas primero, y realizando después un crucero en anillo alrededor de Florencia. Al mismo tiempo, una de las Escuadrillas C. T., en vuelo bajo, había cubierto la ciudad con nubes tóxicas y de ocultación.

En el centro del día, sólo acciones de menor importancia por ambas partes.

3.º Por la tarde, B, envía su Brigada de B. M. sobre Génova, la que consigue efecto de sorpresa internando su ruta en el mar, y cuando el Grupo 88 C. M. de A acude a la alarma, ha tenido veinte minutos para lanzar su tonelaje de explosivos y gases. Los hidros, con sector ciego debajo, y pudiendo hacer fuego eficaz hacia arriba, encuentran una sólida defensa cerrando la formación y volando bajo a pocos metros sobre el agua, cuando ya a su regreso son atacados.

Tercera jornada.—*Día 29.* 1.º Ataque de B a Bolonia, Cuartel General de la Armada aérea de A, nudo ferroviario y centro demográfico importante. 2.º A bombardea Terni, centro industrial. 3.º Acciones de menor importancia en todo el frente.

1.º El ataque a Bolonia se inicia a las doce de la noche por los 4 y 23 B. N., que después de bombardear esta ciudad continúan hasta Ferrara para inutilizar su aeródromo.

(1) Muchas estaciones de hidros ni tienen tráfico comercial aéreo, ni importancia de base militar, ni están sobre el mar, sino sobre lagos. Los nombres de aeropuerto, base o aeródromo marítimo no las designan con propiedad, por lo tanto.

A las ocho de la mañana se inicia la segunda fase del bombardeo.

Llegan primero los cuatro Grupos de C. T. en columna de cuñas, barriendo el cielo de Bolonia. Poco después le siguen los 4 y 23 de B. N., que realizan así una segunda salida. A estos siguen los 43 y 47 B. D.

El 7.º A. S., en vuelo rasante, lanza explosivos, sustancias incendiarias y cubre de gases la ciudad. A continuación, llegan nuevas formaciones de bombardeo: Grupos 11 y 46 B. D. y 26 B. N.

Aun cuando los cuatro Grupos C. T. de *A* acuden a la alarma, son contenidos por los de *B*, que estaban en crucero.

Durante más de dos horas se ha realizado un bombardeo macizo e incesante, en el que sucesivamente han tomado parte todas las unidades de *B*. Con esto se puede considerar conseguido el objetivo de destrucción.

2.º El partido *A*, envía al amanecer sus 44 y 45 B. D. a bombardear e intoxicar Terni, para destruir o inutilizar sus instalaciones industriales (centrales de energía y fábricas de material de guerra). Escoltado por el 10 C. T. que contiene al 18 C. T. de *B*, que acude a la alarma, consigue su objeto.

Cuarta jornada.—*Día 30.* 1.º Ataque de *B* a Milán, capital del partido nacional. 2.º Nuevo ataque de *A* sobre Terni. 3.º Acciones de menor importancia.

1.º El ataque a Milán es combinado con un segundo raid de la Brigada de B. M. sobre Génova, que insistiendo en la destrucción de este importante puerto, va a desorientar y dividir los recursos de la defensa.

A las tres de la madrugada inician el bombardeo sobre Milán los 4 y 23 B. N. Bombardeo que va a seguir fases análogas al realizado el primer día en la destrucción de la base naval de Spezia.

Al amanecer, el 7 A. S., en vuelo rasante, envenena, ametralla, incendia y destruye. La Brigada entera de B. D. (Grupos 11, 43, 46 y 47), protegida por formaciones de caza, desfila de un modo sucesivo sobre Milán, lanzando explosivos durante una hora larga.

En el centro del día, aviones de reconocimiento estratégico, en una pasada por sorpresa, toman una serie de fotografías que son reveladas a bordo y radiotransmitidas al mando, quien puede así detallar, de un modo preciso, las condiciones de continuación del bombardeo.

Con arreglo a ello, se inicia a las cuatro de la tarde un segundo desfile sobre Milán de todas las fuerzas de bombardeo y caza de *B*, y antes de terminarlo el partido nacional pide la paz, con lo que se dan por terminadas las maniobras.

Tres días más tarde se realizaba sobre el cielo de Bolonia el soberbio desfile de todas las fuerzas terrestres que habían tomado parte en las maniobras, y que previamente habían sido concentradas en un sólo aeródromo, el de Ferrara.

Consideraciones.—Aun cuando no era necesario, estas maniobras han comprobado que cerrar el aire a formaciones aéreas ofensivas es imposible. Estas llegarán siempre sobre el objetivo que se propongan, sin más que contar con un tanto por ciento reducido de bajas que siempre lleva consigo toda acción de guerra.

En ese espacio de tres dimensiones son infinitas las rutas que pueden seguirse y sencillas y rápidas las modificaciones de ellas. Ni accidentes naturales (cursos de agua, valles, etc.), ni vías de comunicación artificiales, influyen los movimientos en vuelo de formaciones aéreas. Por esto, el primer acto de una oposición es descubrir, identificar y localizar, sin que para esto puedan la vista y el oído profundizar hoy más allá de 15 ó 20 kilómetros.

Conseguido esto, queda el predecir relacionando distintas posiciones localizadas, con lo que se crea objetivos probables en aquella zona o dirección.

Después hay que alertar los elementos de antiaeronáutica que se encuentren en la zona por la que se ha supuesto ha de pasar esa formación. Respecto a artillería, proyectores, etc., ya que no puede oponerse la movilidad en el suelo a la aérea, es preciso que esperen a que esas formaciones aéreas entren en sus limitadísimas zonas de acción eficaz (aquéllas en que crucen sus fuegos varias baterías o sus haces luminosos varias secciones de proyectores). Admitido esto, hay localizar con la precisión posible (altura, dirección, distancia), y suponer a esas formaciones una velocidad, una altura y una dirección constantes.

En cuanto a la caza enemiga u oposición directa de otras formaciones aéreas, tienen que resolverse los primeros problemas de localización y predicción, y con estos datos alcanzar formaciones que volarán normalmente a alturas superiores a 4.000 metros y que marcharán a una velocidad que difícilmente superarán en más de un 35 por 100 de ella, y esto a costa de ir muy poco armados.

Después tendrán que resolver el problema táctico de eludir o neutralizar la defensa que en servicio de protección o seguridad prestarán normalmente otras formaciones aéreas a la formación de bombardeo, para tener, por último, que enfrentarse con aviones menos veloces, pero más potentemente armados y a alturas quizás en que los problemas de oxígeno, calefacción, etc., serán mucho menos embarazosos para las tripulaciones de los aviones de bombardeo.

Todas estas dificultades de la defensa aumentarán enormemente de noche o en circunstancias atmosféricas determinadas (nubes, nieblas, etc.), que serán las de actuación normal de la aviación ofensiva o de bombardeo.

Esta realidad es muy tenida en cuenta hasta en países que poseen la mejor y única defensa en su extensión (Rusia, Estados Unidos, China), pero es de interés máximo a la defensa de los países cuya geografía les señala zonas muy precisas para subsistir.

Por todo esto, ocurre en las maniobras que mientras

una Nación, *B*, bombardea los objetivos que se ha señalado, Spezia, Bolonia, Milán, recibe en su territorio los ataques que se han ordenado a la Armada aérea enemiga, Ancona, Florencia, Terni. Consecuencia importantísima de esto es que la mejor manera de compensar los ataques recibidos es producirlos certeramente mortales.

Y esta consecuencia nos prueba que lo más importante de la acción de una Armada aérea es el más cuidadoso estudio de un «orden de urgencia» en los objetivos que se le van a dar.

En unas maniobras son muchos y diversos los fines propuestos que justifican la iniciación de los ataques a bases navales y la continuación sobre poblaciones importantes. En una guerra el fin es único: vencer. Allí el orden de urgencia quizás señale como primeros objetivos las bases aéreas enemigas.

Por esto, los italianos tienen perfectamente estudiada la no utilización de sus aeródromos permanentes de tiempo de paz, la disimulación y protección de los emplazamientos posibles en caso de guerra y los rápidos desplazamientos de sus unidades aéreas en momentos convenientes. Y es que el estudio del despliegue es algo tan importante como la elección de los objetivos.

Respecto a la modalidad de los ataques, dos hechos se señalan en todos los que la Armada aérea de *B* realizó.

Es el primero el utilizar todas sus fuerzas en una sola dirección y sobre un solo punto. Esto significa dar realidad al principio de «acción de masa», que equivale al de economía de fuerzas en tierra. Ser más fuertes en una sola parte, en aquella que se ha considerado como más urgente.

Es el segundo el de hacer desfilar todas sus unidades, dos y tres veces, cuantas sea preciso, hasta haber alcanzado el objetivo. Es este otro de los principios de empleo de fuerzas en cualquier lucha. La «continuidad en la acción».

Sólo cuando las pérdidas que se sufran excedan claramente a los resultados que se esperan, podrá cambiarse de objetivo, dice el Reglamento italiano de la aviación de bombardeo.

Son notables, por la profundidad a que se realizan, los bombardeos sobre Génova de la Brigada de *B. M.* que está en Orbetello, y también la acción sobre Milán de todas las unidades de la Armada aérea *B.*

Dan condiciones ventajosas a una formación ofensiva de bombardeo: la sorpresa, la oscuridad de la noche o malas condiciones atmosféricas y la fuerza.

La sorpresa reside en el momento elegido para el ataque, en el lugar, en el armamento, en los métodos o pro-

cedimientos de ataque, etc. Todos los recursos son tenidos en cuenta. La Brigada de *B. M.* la consigue en su bombardeo sobre Génova, internando su ruta en el mar.

La noche, que disminuye enormemente la eficacia de la caza y artillería enemigas, llegando en ocasiones a anularla, es aprovechada en todas las acciones de *B.* En ninguno de estos casos cuentan las formaciones de bombardeo con otra protección que la de su ventajosa situación.

Para que estas ventajas sean efectivas, es necesario que la navegación de noche sea una realidad, teniendo fuertes unidades, con personal muy entrenado, aviones bien equipados, rutas balizadas, iluminación de aeródromos estudiada, etc. Es esto algo esencial en cualquier país que no quiera sentir desde el primer momento para sí y para su aviación la depresión moral de quien sabe que durante un cierto número de horas cada día va a recibir daños enormes a los que no puede responder.

Los bombardeos de día serán inexcusables por distintas causas, entre otras, completar la acción de los iniciados de noche, objetivos importantes y de difícil localización, etcétera. Sólo podrán basarse en la sorpresa cuando sean poco profundos o cuenten con circunstancias atmosféricas particulares. Su empleo normal será por la fuerza. Por esto vemos siempre acompañadas las formaciones de bombardeo de día, de otras de caza, que siguen en su misión distintas modalidades, entre otras: interponerse entre la formación de bombardeo y las defensas de tierra por acciones en vuelo rasante que introduzcan confusión y desorden, completada con emisiones fumígenas que dificulten el tiro desde tierra; neutralizar la acción de unidades de caza cuyos aeródromos se conocen; vigilar y contener formaciones aéreas enemigas que puedan presentarse, lo que realizan en servicios de escolta y de crucero a alta cota, etc.

El bombardeo de día o gran profundidad es un problema de los más interesantes de cuantos plantea el empleo militar de aviación. Las características crecientes de los aviones, las posibilidades también mayores de antiaeronáutica y el perfeccionamiento de las transmisiones en el aire, condicionan toda solución.

Debiendo terminar hoy estos rasgos esenciales de tan importantes maniobras, sólo nos queda expresar nuestra admiración a la Aviación italiana, que ha demostrado un espíritu, una organización y una doctrina de empleo modelos. En cuanto a su entrenamiento, unos 900 aviones han realizado en poco más de una semana unos 10.000 vuelos, sin que haya habido más que seis tomas de tierra por avería de motor, una por incendio de artificios a bordo y dos por chocar en vuelos rasantes con pararrayos.