

Aeronáutica Militar

POLÍTICA AÉREA

Doctrina de empleo

Por Alfonso de Orleans y Borbón
Infante de España y General del Aire

VII. — Axioma 7.º: Es más fácil bombardear un objetivo que impedir este bombardeo. * * * * *

La realidad de este axioma es tan evidente, que muchos lectores quedarán sorprendidos que trate de sacar de él una discusión.

Lo hago porque en todas las naciones, y en los países como el nuestro, que son más guerreros que militares, se acentúa este error, hay tendencia a improvisar y se da poca importancia a los servicios que no destaquen por su brillante combatividad.

La red de acecho, meteorología, servicios de radio en tierra, teléfonos y demás transmisiones, tendrán bajas por bombardeo y ametrallamiento; pero como no hacen fuego, no se aprecia bastante sus servicios ni se les da en muchos casos los medios y el personal en cantidad y calidad suficientes para que cumplan normalmente sus cometidos.

Sin ellos no hay eficiencia en las ofensivas de las formaciones aéreas, ni la organización de defensa A. A.—tanto activa como pasiva—protege a la nación.

Por desgracia para España, la cantidad de personal y material necesaria para estos servicios no se puede medir únicamente por el número de aviones de guerra que poseemos, sino también teniendo en cuenta la extensión del recinto que hay que defender, de los puntos sensibles que tenemos, su situación teniendo en cuenta rutas posibles de incursión aérea y su extensión.

A medida que la autonomía y el techo de los bombarderos y destructores aumenta, se hace más fácil concentrar sobre uno o varios puntos elegidos un creciente número de aviones.

Cuanto más cerca estén estos puntos de la primera línea de escuchas, y, por tanto, más corto el tiempo de intercepción, más fácil es obtener por sorpresa la superioridad numérica local y de momento que preconiza todo tratado de estrategia aérea marítima o terrestre.

Como tengo la esperanza que estos artículos serán leídos por compañeros de Mar y Tierra, haré comparaciones con la acción de fuerzas de superficie, y se unirán a los de Aviación para rebatir mis argumentos y para disipar los errores que cometo.

Cuanto más viva sea la discusión y más dura la crítica, tanto mejor será la enseñanza.

Por eliminación de ideas equivocadas se formará una buena doctrina de empleo.

Empiezo por confesar que mis conocimientos de Marina son casi nulos y que hace tantos años que no he prestado servicio en Infantería, que mi ignorancia práctica de fuerzas terrestres es grande.

En el Ejército, a pesar de la mayor movilidad de las divisiones acorazadas y mecanizadas; a pesar de las facilida-

des de transporte por camión y ferrocarril, el acumular fuerzas en un sector para una ofensiva de cierta envergadura requiere tiempo; estas fuerzas abultan mucho y la fotografía delata su presencia y composición.

Su empleo tiene forzosamente que empezar en la línea de contacto de los Ejércitos enemigos, y, por tanto, tiene bastante información cada bando de los preparativos del enemigo, y, aparte del importantísimo factor moral, la victoria en una gran batalla es muchas veces factor de la velocidad con la cual mueven sus masas de maniobras los Generales en jefe cuando no existe supremacía total aérea.

Es decir, que la ofensiva no es más fácil que la defensa. En la mar, el contacto de las Escuadras enemigas no es continuo, y, a pesar de la exploración aérea, ignoran a veces durante días la distribución de las fuerzas contrarias.

Pero como el número de portaviones, acorazados y cruceros de batalla es restringido y su velocidad (pensando aeronáuticamente) es muy pequeña, es difícil hacer una concentración de fuerzas sin que lo averigüe el enemigo. En el aire, no.

Las flotas de bombardeo alemanas o inglesas pueden salir de varios puntos en una noche cualquiera para atacar a Londres, Bristol, Newcastle y Kiel, Colonia, Berlín o Mersburg, llegando al objetivo en oleadas sucesivas, teniendo la seguridad que no podrá el enemigo aumentar su caza en igual proporción trayéndola de otros puntos, por dos razones:

1.ª Por no poder desguarnecer otros puntos vitales, que podrían ser atacados simultáneamente.

2.ª Porque la mayor velocidad de los destructores y cazas de intercepción, comparada con la de los bombarderos, no lo es bastante para permitir entablar combate si parten de aeródromos demasiado distantes de las rutas del enemigo.

Los objetivos suelen ser de bastante extensión, y el bombardeo en formación bate zonas más bien que trata de obtener impacto directo tirando bomba a bomba.

Esta puntería exacta es a veces útil contra ciertas obras y contra buques en marcha. En estos casos se suele encomendar la misión a bombarderos en picado.

La radio ha facilitado en muchos casos el bombardeo de blancos muy grandes, como Londres, cuando hay varias capas de nubes.

Por medio de dos haces de onda dirigida no solamente va el avión sin dificultad por el camino más corto al objetivo, sino que cuando está en la vertical de éste oye las dos señales, por cruzarse en él las haces, y tirá las bombas.

Teniendo la mayoría de los bombarderos piloto automático, no es cansado el viaje.

Hay un objetivo que aun no ha sido atacado en gran escala y cuya extensión es tan grande que no hace falta precisión alguna en el bombardeo.

Este objetivo existe sólo durante pocas semanas del año. Me refiero a los campos de cereales maduros y a los bosques en fin de verano, cuando hace viento.

Las bombas incendiarias pesan poco, y cada avión puede transportar gran número de ellas.

Es posible que dentro de unos meses (escribo a mediados de abril) los partes de los beligerantes nos den datos interesantes sobre este particular.

Hasta este punto examinamos las facilidades que tiene el bombardero (de día con nubes o de noche) para llegar al objetivo, y vamos a examinar ahora las dificultades que encontramos para impedir el bombardeo.

1.º A medida que aumenta el techo de los bombarderos aumenta el número de kilómetros cúbicos que hay que vigilar.

En 1918, un kilómetro cuadrado representaba cinco kilómetros cúbicos a vigilar; hoy representa ocho kilómetros cúbicos.

Pero este aumento no quiere decir que la dificultad de vigilancia ha aumentado en la proporción de cinco a ocho, porque, por desgracia para la defensa, el ojo y el oído humano no han cambiado, y el aumento de tres kilómetros más de altura ha triplicado, por lo menos, la labor de los observadores del S. I. P. A., a pesar de gemelos e instrumentos acústicos perfeccionados.

2.º Los sonolocalizadores tienen que situar al enemigo en cuanto a su posición vertical sobre el terreno y, además, apreciar su altura para que la caza los pueda encontrar con cierta rapidez.

3.º El número de observadores-escuchas ha aumentado enormemente, y esto supone una cantidad espantosa de teléfonos.

4.º La velocidad de los aviones ha aumentado, pero las distancias geográficas son las mismas. Como consecuencia, la rapidez en las comunicaciones telefónicas y por radio tienen que aumentar en proporción mucho mayor que el aumento de la velocidad del avión.

Por esto quiero decir que si en 1918 un bombardero tardaba veinte minutos desde la costa al Aeródromo de Tablada y hoy tarda diez minutos, no basta disminuir el tiempo que tarda el Observador del S. I. P. A. en la costa en comunicar con Tablada de seis a tres minutos. Hay que procurar que se reduzcan a un minuto, y nos quedarán nueve minutos para la interceptación, cuando en 1918 teníamos catorce.

Axioma 2.º: Dentro del Arma Aérea la rama ofensiva la constituyen el bombardero y el destructor. ❄ ❄ ❄ ❄ ❄

Muchas personas ajenas al Arma Aérea creen que la caza es la parte más ofensiva y que la guerra aérea tendría como consecuencia una continua batalla entre caza en una zona de 20 a 30 kilómetros de profundidad que seguiría aproximadamente el "frente" de las fuerzas de superficie.

En esta guerra actual se ha visto, por lo menos hasta ahora, que no es cierto.

Ni en Francia ni en África del Norte se ha podido aprender de los partes y de las crónicas oficiosas de los beligerantes la existencia de una batalla continua o intermitente de masas de caza.

Tanto Inglaterra como Alemania disponen de un crecido número de cazas. El canal de la Mancha no es muy

5.º Si el bombardero enemigo trae protección de destructores o cazas, el impedir lleguen al objetivo los bombarderos es muy difícil, porque las formaciones de protección tienen la ventaja de estar a mayor altura que los de interceptación al sonar la alarma. No es posible tener grandes formaciones de caza patrullando constantemente en el cielo, por el desgaste de las tripulaciones y de los motores.

6.º La combinación de bombardeo a gran altura con el ataque en vuelo rasante hace crecer las dificultades, no sólo de las defensas de puntos sensibles, sino de la red de accecho.

Contra el ataque rasante se han creado las barreras de globos cautivos y se han aumentado las baterías de 20, 37 y 40 milímetros.

7.º El aumento de techo ha traído consigo una mayor dificultad para los reflectores.

8.º Como el 90 por 100 del bombardeo se hace de noche, los escuchas deben tener una instrucción muy esmerada, ya que no podrán distinguir entre acciones propias y enemigas en los primeros momentos más que por el sonido.

Cuando se acerca más el avión podrán ver la contraseña dada con el color del día.

9.º Las bengalas tiradas en paracaídas, que se abren con retardo elegido a voluntad, han aumentado notablemente de potencia y hacen imposible ver las señales luminosas de los aviones propios.

10. A pesar de los circuitos múltiples, la intensidad de los bombardeos actuales interrumpe frecuentemente las transmisiones y se retrasan mucho los partes del S. I. P. A. y las órdenes que van de los centros de operaciones a las formaciones en el aire, a los aeródromos y a las baterías.

11. El ruido de las explosiones, del fuego de las baterías y del incendio, producen espacios muertos en la red del S. I. P. A. de noche y cuando hay mala visibilidad.

12. Todo defecto de localización y transmisión en tierra produce una merma grandísima en la eficacia de la caza y de las bocas de fuego A. A.

Si aceptamos este axioma, y es un hecho que es más fácil bombardear que impedirlo, tenemos que aceptar como factor de primera importancia la moral de la población civil, tanto hombres como mujeres y niños.

No basta fortalecer el espíritu en las Escuelas y por la propaganda; hay que fortalecer al cuerpo practicando todos (hombres, mujeres y niños) deportes que nos acostumbren a sufrir golpes, aguantar el cansancio, el frío y el calor.

Cuanto más alta la clase social, más duros deben ser los deportes para compensar las facilidades de la vida y dar ejemplo.

ancho, y, sin embargo, no hay batalla constante de cazas en esta zona.

Creo que esto es debido a que ambas partes temen darse sin caza, de la cual no tienen cantidad suficiente para dar esta batalla y defender al mismo tiempo los puntos sensibles de la nación.

Cuando termine la guerra y los beligerantes puedan publicar cosas que hoy son secretas, sabremos las verdaderas razones; pero el hecho es que hoy (mediados de abril) la ofensiva la llevan a cabo el bombardero y el destructor.

Los bombardeos requieren un estudio muy completo antes y después de realizarlos.

Hay mucha gente que piensa que un Estado Mayor Aéreo hace una lista de objetivos, su distancia de nuestras bases, su extensión y su naturaleza y calcula cuántas bombas de cada tipo y cuánta gasolina hacen falta, y, en vista de los aviones disponibles, va mandando grupos o brigadas a batir dichos objetivos.

Desde luego, el Estado Mayor hace todo esto; pero el problema es mucho más complejo.

Hay toda una serie de factores que estudia el Estado Mayor antes de emprender una campaña de bombardeo.

Ante todo, quiere destruir la potencia aérea enemiga.

Esta se puede dividir primero en dos, y después, subdividir dentro de estas dos grandes divisiones:

1.ª La potencia aérea enemiga actual. Es decir: a), Unidades aéreas; b), Unidades de servicios; c), Instalaciones; d), A. A.

2.ª Todo lo que tiende a mantener y aumentar las Fuerzas Aéreas, es decir: escuelas, fábricas, minas, puertos y vías de comunicación, etc.

Como el Arma Aérea tiene, además, por misión deprimir la moral del enemigo, hay que tener este factor en cuenta al organizar la frecuencia y tipo de los bombardeos.

Estoy seguro que todos habrán notado al leer los partes de los beligerantes que después de un bombardeo muy fuerte a una o varias poblaciones siguen días en los cuales se realizan muchos bombardeos en pequeña escala y en regiones muy distantes unas de otras.

El objeto es causar la máxima alarma en la población y el mayor desgaste posible en la defensa aérea.

Señalo este detalle para que se note lo complejo que es el Mando aéreo.

Me refiero, claro está, a una guerra entre dos naciones como Inglaterra y Alemania, que poseen Fuerzas Aéreas y todos los medios para atenderlas y aumentarlas. Además, la posición geográfica de ambas hace que la guerra sea aérea con gran intensidad; pero por ahora no intervienen las fuerzas de superficie.

Cuando se actúa con la intención de ocupar el país contrario con fuerzas de superficie, el problema varía, ya que el esfuerzo mayor va dirigido a facilitar el avance de dichas tropas.

Los Estados Mayores Aéreos de ambos contrincantes tienen una serie terrible de problemas que resolver; pero como en este artículo me ocupo solamente de la ofensiva y sostengo que ésta la hacen el bombardero y el destructor, voy a citar algunos problemas de esta clase.

El Mando dispone de cierto número de unidades, y, por tanto, las que se empleen contra un objetivo son restadas como destructoras de otros objetivos.

Con el plano del territorio enemigo a la vista, en el cual están marcados objetivos tan diversos como aeródromos, fábricas, minas, depósitos de combustibles, Escuelas del Aire, etcétera, estudia una campaña aérea.

Todos son buenos blancos, cuya destrucción, total o parcial, causaría grave perjuicio al enemigo.

¿Cuáles se eligen? ¿En qué orden? ¿Cuáles se atacarán al mismo tiempo?

"Grosso modo", creo se puede aceptar el criterio que en los primeros días de la guerra la casi totalidad del esfuerzo ofensivo será contra:

1.º Unidades de bombardeo enemigas, atacándolas en sus aeródromos.

2.º Unidades de caza enemigas, tratando de sorprenderlas en sus aeródromos o despegando.

3.º Unidades de servicios, destruyendo los talleres, depósitos de bombas, de combustibles, parques de camiones, etcétera, que sirven a las unidades volantes.

En una palabra, tratar de que nuestro país y nuestras Fuerzas Aéreas sufran menos bombardeo y ametrallamiento, por la destrucción o desorganización del bombardero y destructor enemigo en sus bases, desorganizando los servicios que facilitan hagan incursiones continuas y desbaratando en lo posible sus mandos y transmisiones.

Este primer paso, de rendimiento inmediato, se lleva a cabo a la par que se facilita el avance de fuerzas propias de superficie para ocupar nuevas bases de despliegue.

La importancia de poseer aeródromos bien acondicionados es enorme, y podemos apreciarla en las operaciones actualmente en curso en Yugoslavia.

Estoy seguro que a medida que aumenten los aeródromos que posean los alemanes en este país (cuando empiecen las operaciones en el centro de Grecia pasará igual) y disminuyan las bases aéreas inglesas, veremos aumentar la eficacia de la Luftwaffe y debilitarse la reacción de la R. A. F., con resultados catastróficos para las fuerzas de superficie y, sobre todo, para los barcos.

Dudo mucho se repita la hazaña heroica de Leónidas.

Sin dominio del aire es inútil tratar de defender montañas o desfiladeros.

Lograda esta ventaja inicial, puede el Estado Mayor dedicar una parte cada vez mayor de sus fuerzas al segundo objetivo, que hemos dicho es todo aquello que tiende a mantener y aumentar las Fuerzas Aéreas.

Ya he indicado algunos de los problemas que tiene que resolver el Estado Mayor, y para no ser pesado sólo citaré unos cuantos más que permitan al lector darse cuenta de la complejidad del asunto.

La producción de personal tiene que ser bien equilibrada. Las Escuelas de Transformación, Bombardeo y Caza no deben ser frenadas por falta de pilotos elementales, ni deben ser frenadas las Escuelas de Pilotos Elementales por falta de capacidad de las otras Escuelas que acabo de nombrar.

No basta tener pilotos, hacen falta montadores, mecánicos, radios, armeros, instrumentistas, etc.

Un Estado Mayor con una buena Sección de Información sabe en dónde se encuentran dichas Escuelas. Sabe cuál es el punto flaco del enemigo en un momento determinado y tratará de desfasar aún más su programa de aumento de personal atacando a esta especialidad, pues sabe que por el mismo esfuerzo ofensivo aplicado de esta manera es probable hará más daño que atacando a todas las Escuelas por igual.

Lo mismo pasa con la producción de material.

Un avión sin motor o un motor sin magnetos son cosas inútiles. Si logramos destruir algunos puntos vitales, desfasamos a toda la producción.

Estas cortas frases abren todo un panorama de estudios de objetivos, de planes de fraccionamiento defensivo de la industria, de servicio de información, de fotografía, de resultados de bombardeos y de interrogatorios de prisioneros.

Tarea inmensa, sobre la cual se podrían escribir tomos enteros.

Mis aspiraciones son modestas: no deseo más que crear polémicas y dejar a personas más capacitadas escribir libros, que leeré con avidez.

Para los aviadores es sano tener una curiosidad insaciable.