

Cooperación

Por el Air Chief Marshall SIR JOHN C. SLESSOR

(De *Forces Aériennes Françaises.*)

Durante todo el invierno de 1943-1944 las fuerzas aliadas en Italia estuvieron por completo inmobilizadas, atascándose en un cenegal que recordaba, en algunos detalles, al frente occidental durante la primera guerra mundial. La operación "Shingle", es decir, la tentativa que se hizo en enero para rodear el flanco derecho del enemigo mediante un ataque por mar había fracasado desde el principio. Hacia abril los contraataques enemigos contra la cabeza de puente de Anzio, acciones notables frente a nuestra aplastante superioridad aérea, habían sido contenido por fin. El ataque abortado contra Cassino en el mes de marzo había demostrado que el empleo de bombarderos pesados sobre el campo de batalla no constituye la llave mágica que abre la puerta de una resistencia denodada y bien organizada en una posición que se presta idealmente a la defensa. Y la operación "Strangle", la gran operación de las Fuerzas Aéreas Tácticas aliadas del General Cannon para cortar las comunicaciones enemigas en su retaguardia, anunciaba la ofensiva del V Ejército americano y del VIII Ejército británico, cuya iniciación se había previsto para mayo, teniendo como objetivo la unión del frente principal y la cabeza de puente y la toma de Roma.

En aquella época (cuando acababa justamente de comenzar la campaña de primavera y de verano) me pareció conveniente resumir las enseñanzas que hasta la fecha habíamos obtenido en Africa del Norte y en Italia sobre las operaciones combinadas de fuerzas aeroterrestres, así como destacar determinados principios que debían guiarnos en el futuro. Pensé que ello podría ser de utilidad, no solamente para nosotros en el teatro de guerra mediterráneo, sino acaso también para el Mando en Inglate-

rra, el cual por entonces tenía ya muy adelantados los preparativos de la operación "Overlord". Con esta intención redacté una nota fechada en Argel en abril de 1944, que más tarde fué dada a conocer en forma de memorándum a todos los jefes de unidades terrestres y aéreas que actuaban en el teatro de guerra del Mediterráneo. Esta nota, más abajo reproducida, puede presentar todavía cierto interés. No creo que sus conclusiones hayan quedado invalidadas por la experiencia obtenida en la Europa occidental durante el último año de la guerra, y dichas conclusiones las considero válidas en tanto que la guerra se desarrolle en forma más o menos tradicional con las armas que pudiéramos llamar clásicas.

EL EMPLEO DE BOMBARDEROS Y CAZABOMBARDEROS EN COOPERACIÓN CON EL EJÉRCITO DE TIERRA.

La finalidad que persigue la presente nota es condensar la experiencia de las operaciones combinadas aeroterrestres realizadas en Italia durante los seis últimos meses, así como hacer resaltar determinados principios que deben tomarse como base para los planes de operaciones de este tipo y para su ejecución en el teatro de guerra mediterráneo. Trata sobre todo de la actividad de las fuerzas aéreas tácticas, cuya función principal es la de cooperar con el Ejército de Tierra; es preciso recordar, no obstante, que estas fuerzas tácticas no constituyen más que un elemento de las fuerzas aéreas aliadas. En este teatro de guerra, como en los demás, las fuerzas estratégicas y las que llevan a cabo operaciones especiales cuentan cada una con su papel a jugar en el plan estratégico general; de vez en vez, sin embargo, unidades de cada una

de ellas son llamadas a reforzar la Aviación táctica en sus operaciones en relación con las fuerzas de tierra.

LA SUPERIORIDAD AÉREA.

En este teatro de guerra se ha alcanzado un elevado grado de superioridad aérea, y es obvio que existe la necesidad de conservarlo. Por otra parte, esta cuestión no será tocada de nuevo en este lugar de las dos consideraciones siguientes:

a) El enemigo ha demostrado que un Ejército decidido y eficiente puede librar un combate defensivo de gran eficacia, aun en el caso de que el aire esté totalmente dominado por el contrario. Los efectos de una superioridad de este tipo, considerada como tal, no deben, por tanto, sobrestimarse.

b) Una situación en la que solamente puede obtenerse una defensa aérea adecuada mediante un sistema de patrullas organizado "a priori", resulta en extremo costosa en potencial aéreo y además sustrae a los aviones del cumplimiento de otras misiones urgentes. Es importante, por tanto, procurarse lo más pronto posible pistas avanzadas y medios de "radar", y es preciso tener siempre esto presente en las previsiones.

LOS PLANES Y LA ELECCIÓN DE OBJETIVOS.

Corresponde al jefe del Ejército indicar al jefe de la Aviación los resultados que desea obtener para operar en tierra, así como el momento en que desea ver conseguidos estos resultados. El medio de lograrlos y la elección de objetivos corresponden al jefe de la Aviación, quien utiliza de manera apropiada cuanta información pueda obtener, así como informes de las tropas terrestres o de otras fuentes. Sin embargo, el éxito en tierra de una batalla moderna implica un plan aeroterrestre combinado. Los jefes de las fuerzas terrestres y aéreas deben, por consiguiente, obrar consultándose mutuamente de la manera más estrecha posible durante todas las fases de elaboración y ejecución de un plan, al objeto de asegurarse que las acciones realizadas en tierra y en el aire se produzcan

con vistas a un mejor resultado; con este objeto puede resultar necesario adoptar a la vez el horario y el lugar de las operaciones terrestres, con vistas a facilitar las operaciones aéreas y a obtener los máximos resultados.

LOS ATAQUES AÉREOS CONTRA LAS COMUNICACIONES. •

Generalidades.—El papel principal a desempeñar por todas las categorías de aviones de bombardeo en una campaña terrestre es el de oponerse a los movimientos de las fuerzas enemigas y a su avituallamiento. Esta tarea comprende: por una parte, ataques continuos contra las comunicaciones ferroviarias, marítimas y por carretera entre las fuentes de aprovisionamiento del enemigo y sus elementos avanzados; por la otra, en la etapa activa de la batalla terrestre, sea de carácter defensivo u ofensivo; el aislamiento del campo de batalla de todo refuerzo y aprovisionamiento enemigo.

Las acciones contra los tres principales medios de transporte se complementan unas a otras, y su eficacia puede acrecentarse mediante un "planeamiento" cuidadosamente estudiado. Siendo las vías férreas el principal medio de transporte, constituyen el objetivo más importante. Pero es que la acción contra las vías férreas repercute indirectamente sobre los transportes por carretera, ya que hace pesaar una carga suplementaria sobre las disponibilidades del enemigo en camiones, cosa que a su vez se traduce en el aumento del consumo de un elemento esencial del aprovisionamiento militar: el carburante. La acción contra los ferrocarriles y carreteras aumenta la importancia del aprovisionamiento por vía marítima y crea de esta forma objetivos favorables para las fuerzas aéreas o para las fuerzas navales ligeras.

VÍAS FÉRREAS.

La elección de los objetivos en una red ferroviaria variará con arreglo a las circunstancias, densidad y vulnerabilidad de la red y con arreglo al momento en que la acción ha de producir sus efectos. En términos generales, puede obrarse de dos maneras: si se desea obtener un efecto pro-

longado, se busca la destrucción de los centros ferroviarios principales, los cuales no solamente contienen importantes apartaderos (por lo que frecuentemente incluyen importantes concentraciones de vagones cargados), sino también las instalaciones principales dedicadas a la reparación de locomotoras y del restante material móvil, talleres y depósitos de entretenimiento y centros de dirección de tráfico y de transmisiones. Estos objetivos frecuentemente se encontrarán más allá del radio de acción de los bombarderos medios, y entonces resultan habitualmente indicadísimo como propios de los bombarderos pesados. En ocasiones se les atacará con provecho durante la noche. Pueden citarse objetivos de esta clase que, al ser atacados, bloquearon momentáneamente la corriente normal de aprovisionamiento, como en Verona y Padua, situadas en la gran línea ferroviaria que va desde Alemania a Italia. Sin embargo, tratándose de grandes centros ferroviarios, siempre resulta posible despejar al menos una vía, y la finalidad perseguida al atacar estos objetivos no es el bloquear la corriente normal de aprovisionamiento, sino lograr la desorganización y ruptura, a largo plazo, de toda la red. Si se desea obtener un rápido efecto, este primer método constituye solamente una muestra de los ataques desencadenados contra todas las líneas de comunicación entre los depósitos de retaguardia y las zonas avanzadas, como los realizados recientemente contra las vías de comunicación situadas al sur de la línea Pisa Rimini, que ocasionaron el corte o el bloqueo de estas líneas. Esto conduce, además, a la congestión del tráfico en los apartaderos de retaguardia, creando así objetivos provechosos. Pero la finalidad que principalmente se persigue es reducir la llegada de todo aquello que los ejércitos necesitan día por día hasta el punto de obligar a éstos a retirarse o, por lo menos, incapacitándolos para ofrecer una resistencia prolongada frente a una ofensiva en tierra. Los objetivos de esta clase, situados a distancias relativamente cortas y exigiendo un elevado grado de precisión, corresponden a los bombarderos medios y ligeros y a los aviones cazabombarderos. Generalmente no se les ataca durante la noche.

Los ataques indicados más arriba deben completarse mediante misiones a cargo de

"intruders" (1) y bombarderos nocturnos de tipo ligero, los cuales atacarán a los trenes en marcha. En ocasiones pueden indicarse también como objetivos aconsejables determinados apartaderos de segundo orden, cuyo bombardeo no solamente cortará las vías, sino que incluso destruirá vagones cargados y desorganizará los medios de entretenimiento normal y los sistemas de señalamiento. No obstante, este género de ataque trata generalmente de lograr y mantener cortes de la vía que obligan al enemigo a descargar el tren, trasladar la carga a determinado número de camiones y dar un rodeo para rebasar el corte. Puede tenerse por seguro que el enemigo trabajará de firme para reparar los cortes, y por ello, los mejores puntos a atacar serán aquellos en los que la labor de reparación resulte más difícil y larga. A este respecto, los empalmes y apartaderos constituyen los puntos menos indicados para un ataque, superándolos en esto, con mucho, los puentes, que, como ha demostrado recientemente la experiencia, pueden ser cortados por bombarderos medios que vuelen a altura normal o por cazabombarderos actuando a baja altura. La finalidad perseguida debe ser lograr la inutilización completa de todas las vías férreas que vayan hacia el frente. Los cortes de vía próximos al frente han de realizarse lo bastante cerca de las cabezas de línea para que no valga la pena volver a cargar los aprovisionamientos en trenes más allá del corte y lo suficientemente atrás para que la carga y esfuerzo impuesto a los camiones del enemigo sean máximos. Cada línea debe cortarse en diversos puntos escogidos en profundidad, al objeto de que el enemigo se encuentre ante el dilema de tener que transportar toda la carga por carretera o bien organizar cierto número de transbordos en cada línea, soluciones ambas que suponen un gasto considerable de vehículos, carburante, trabajo y tiempo. Los camiones encargados de las operaciones de transbordo constituyen objetivos apropiados para la actuación nocturna de los aviones de bombardeo medio y de los "intruders", así como de la actuación diurna de los cazabombarderos.

(1) Aviones que realizan incursiones breves y rápidas sobre el campo enemigo.

El porcentaje de la capacidad total del transporte de una red ferroviaria, incluso de una red tan poco densa como la de la Italia central, que se necesita para hacer frente a las necesidades esenciales de un Ejército alemán tan importante como el que sostiene el frente al sur de Roma, es pequeño; unos cuantos trenes solamente bastan para transportar lo que necesita en un día tal Ejército con sus fuerzas aéreas de apoyo. Es, por tanto, esencial, no solamente cortar todas las vías, sino interrumpir el tráfico durante un período de tiempo suficiente para lograr los resultados expuestos anteriormente. Deben vigilarse constantemente los cortes, así como renovarse los ataques cuando las reparaciones estén a punto de finalizar; en caso contrario, es necesario realizar nuevos cortes de vía en otros puntos.

De lo expuesto se deduce que esta forma de ataque contra los medios de comunicación está estrechamente relacionada con las condiciones atmosféricas. Un período de mal tiempo puede permitir al enemigo el mover suficiente número de trenes como para constituir reservas de todas clases cerca de las tropas y en sus depósitos avanzados, neutralizando de esta forma los efectos de una actividad prolongada, y sin duda alguna costosa, de la Aviación táctica. Desde este punto de vista es como los cazabombarderos adquieren un valor especial al tener en jaque al enemigo, ya que estos aviones pueden operar en condiciones atmosféricas que hacen imposible la actuación de los bombarderos medios. Y aquí surgen dos puntos de considerable importancia y que es preciso tener siempre en cuenta:

a) El tonelaje cotidiano de todo el abastecimiento (salvo el rancho y el forraje) que se necesita para hacer vivir a un Ejército y mantener sus reservas ("stocks") en un cierto nivel de seguridad, depende directamente de la intensidad con que se lleven a cabo las operaciones en las que esté empeñado este Ejército. Un Ejército a la defensiva, no sometido a presión alguna, solamente emplea parte del aprovisionamiento que consumiría si se encontrara librando combates de intensidad, y los efectos de la acción aérea contra sus comunicaciones son proporcionalmente menos valiosos. Por consecuencia, durante una ofensiva aérea de esta naturaleza, el Ejército de tierra debe

apoyar a la Aviación, siempre que sea posible, ejerciendo presión sobre el enemigo y obligándole así también a consumir carburante, municiones, piezas de recambio, etcétera, en tanto que la Aviación le impide volver a completar sus reservas.

b) No siempre resulta posible para el Ejército de tierra (toda vez que el número de Divisiones disponibles es limitado) el mantenerse constantemente a la ofensiva con el fin de obligar al enemigo a consumir sus reservas. Al mismo tiempo, no puede contarse con que la Aviación mantenga esta forma de actuación intensísima de una manera indefinida, a causa del desgaste elevado que supone en aviones y tripulaciones. Por consiguiente, cuando resulte necesario un período de relativa inactividad terrestre (por ejemplo, antes de una ofensiva, para reagrupar y preparar las fuerzas) la forma en que debe desarrollarse la ofensiva aérea contra las comunicaciones constituye una cuestión a juzgar como mejor convenga. El equilibrio debe mantenerse: por un lado, es preciso impedir al enemigo que constituya sus reservas en la zona avanzada hasta el punto de que resulte inalcanzable la finalidad perseguida por la ofensiva aérea, y por el otro, es necesario también evitar el agotamiento de la Aviación táctica hasta un punto tal que debilitara su aptitud para satisfacer las considerables demandas de apoyo una vez desencadenada la ofensiva terrestre.

Así como tratándose de las líneas férreas, el objetivo principal lo constituye el tendido ferroviario mismo más bien que el tráfico, en el caso de los transportes por carretera ocurre exactamente lo contrario. Salvo por lo que respecta a los puentes importantes o de tipo medio y a los viaductos, que a menudo constituyen objetivos de la máxima importancia, las carreteras resultan difíciles de cortar o de obstruir por tiempo indeterminado. En general, resulta cierto que (excepto cuando se trató de grandes puentes) los ataques realizados contra las carreteras propiamente dichas no resultan provechosos más que en los estrangulamientos del tráfico, como en las poblaciones, o cuando se persigue la interrupción de la circulación en un momento determinado, interrupción que origina nuevos objetivos dignos de ser atacados, tales

como concentraciones de vehículos. Por lo demás, la destrucción de los camiones que utilizan las carreteras constituyen un complemento esencial para la acción contra las comunicaciones ferroviarias. Se sabe que el enemigo anda escaso de camiones, y cuanto más eficaces sean los ataques contra sus vías férreas, mayor será el grado en que dependa de sus transportes por carretera. Tenemos pruebas concluyentes de que los cazabombarderos diurnos, atacando con bombas y fuego de cañón (y cuya acción se complementará con la actuación de los bombarderos nocturnos de tipo ligero y los "intruders") pueden originar una proporción de pérdidas en forma de destrucción y desgaste de vehículos que constituye un factor de verdadera importancia en la ofensiva contra las comunicaciones.

Es raro que se presente ocasión de atacar concentraciones de tropas en las carreteras, salvo tal vez en determinadas ocasiones dentro de la zona avanzada y durante una batalla. Sin embargo, el movimiento de importantes núcleos de reservas que se desplazan sobre distancias considerables se realiza habitualmente mediante camiones y aprovechando la noche, pudiendo constituir un objetivo apropiado para los bombarderos ligeros en las etapas críticas de una batalla, momentos en los que es de esperar que el enemigo mueva sus reservas.

APROVISIONAMIENTO POR MAR.

La experiencia de Italia ha demostrado que cuando un enemigo ve disminuir cada vez más sus medios de comunicación por carretera y ferrocarril, se orienta hacia el aprovisionamiento por vía marítima utilizando buques ligeros de todos los tipos, haciendo uso de todos los puertos posibles, cualquiera que sea su importancia, e incluso descargando en las playas. Este tipo de transporte no puede nunca, evidentemente, sustituir al transporte por ferrocarril o carretera, sobre todo en las proximidades de un frente, pero constituye una importante ayuda para las comunicaciones terrestres. Esta forma de aprovisionamiento por vía marítima es muy difícil de impedir. Durante el día, pueden cortarse (y realmente lo han sido) los movimientos de la navega-

ción marítima enemiga mediante ataques aéreos. Sin embargo, no puede esperarse que los aviones puedan inmovilizar a los barcos pequeños durante la noche, e incluso cuando pueda disponerse de fuerzas navales ligeras de tipo adecuado (incluidos dragaminas) en número suficiente, no cabe duda que cierto número de embarcaciones conseguirá siempre pasar. En ocasiones, el empleo de bombarderos nocturnos de tipo medio para minar los accesos de los puertos y las vías interiores de navegación resultará eficaz para desarticular este tipo de aprovisionamiento.

Normalmente, los puertos no constituyen buenos objetivos para el bombardeo. Pueden echarse a pique los barcos, destruirse las instalaciones portuarias y bloquearse las vías férreas y las carreteras de acceso a los mismos; pero resulta casi imposible obstaculizar la utilización de un puerto cortando de esta forma una línea de aprovisionamiento marítimo, de la misma forma que puede serlo una línea de abastecimiento por vía férrea mediante la destrucción de un puente. A pesar de todo, este tipo de aprovisionamiento, por vía marítima, puede tener una importancia tal, especialmente cuando el enemigo actúa con un estrecho margen de reservas, que no se pueden olvidar los puertos. La acción contra los barcos en alta mar debe completarse, por consiguiente, con el bombardeo de los puertos en donde cargan y descargan. La descarga se realiza en gran parte durante la noche, y los ataques de hostigamiento por parte de bombarderos nocturnos, a más de la destrucción de determinada cantidad de aprovisionamientos, ocasionarán retardos, desorganizarán la descarga y la actuación por turno de los barcos y reducirá de esta forma el volumen de los abastecimientos que llegarán a las tropas por este medio.

EMPLEO DE LOS BOMBARDEROS SOBRE EL CAMPO DE BATALLA.

De lo antedicho se deducen ciertos principios que afectan al empleo de los aviones de bombardeo durante una batalla terrestre:

a) Función propia de los bombarderos de todas clases es el paralizar o retardar

LOS MOVIMIENTOS, lo mismo si se trata de reservas que de carburante, municiones, aprovisionamiento y, en general, material de guerra.

b) Pueden localizarse estos movimientos e intervenir más eficazmente contra ellos en la zona situada a retaguardia del enemigo, sobre sus líneas de comunicaciones y más allá del alcance de la artillería. Sobre el campo de batalla propiamente dicho, los movimientos son en exceso dispersos para ofrecer un objetivo favorable a la actuación de los bombarderos, y, en todo caso, su intervención resultará normalmente tardía para que pueda tener repercusiones sobre las operaciones.

c) Salvo para restablecer el equilibrio en una situación crítica, estando a la defensiva, o cuando sea de importancia vital emplear todos los medios de que se disponga para impedir todo movimiento enemigo sobre el campo de batalla, los bombarderos pesados y medios no deben ser utilizados sino muy raramente sobre el citado campo de batalla propiamente dicho.

d) Durante el ataque, dado que nosotros mismos tratamos de movernos, el empleo de bombarderos pesados y medios sobre el campo de batalla, lejos de constituir una ayuda para las tropas terrestres, es evidente que puede convertirse en un obstáculo. Al demoler las fortificaciones, al bloquear las carreteras y al ocasionar profundos cráteres, los bombarderos aéreos tienden a crear obstáculos al movimiento de nuestra Infantería o de nuestros carros blindados, obstáculos que, por otra parte, se prestan a ser defendidos por fusileros o por personal decidido de la Artillería antitanque.

e) Los bombarderos medios y los cazabombarderos prestarán habitualmente una ayuda más eficaz al avance de las fuerzas terrestres si se les emplea contra la retaguardia del enemigo, más allá del alcance de la Artillería propia. Pueden darse circunstancias tales como las que se dieron en los desiertos del norte de Africa, en que la ausencia de abrigos proporcionó a los cazabombarderos la posibilidad de aprovechar objetivos ocasionales en la retaguardia del enemigo, e incluso en el punto culminante de la batalla terrestre, existirán al-

gunos objetivos, tales como posiciones artilleras situadas en ángulos muertos de vista y de fuego, cuya importancia será suficiente para justificar la intervención de los cazabombarderos dentro de la zona de acción de nuestra Artillería; pero, por regla general, no es preciso emplearlos contra las posiciones artilleras, puntos fortificados o tropas que libran combate dentro de la zona del campo de batalla que puede ser batida por nuestra Artillería. Por consiguiente, en el momento mismo del asalto, las peticiones de apoyo inmediato por parte de los cazabombarderos sobre el campo de batalla deberán reducirse al mínimo esencial, al objeto de poderlos concentrar en el momento crítico contra los movimientos enemigos allí donde más importa emplearlos, es decir, contra su retaguardia inmediata, en donde son de esperar movimientos de reservas y abastecimientos.

f) En periodos de inactividad terrestre, los Ejércitos deben pasarse sin apoyo aéreo inmediato, al objeto de que todos los aviones disponibles puedan ser empleados en la ofensiva contra las comunicaciones enemigas.

g) Cuando se emplean cazabombarderos contra objetivos situados en el campo de batalla, se aconseja, generalmente, concederles la mayor libertad de iniciativa posible, indicándoseles claramente los fines que se persiguen, pero sin que queden excesivamente sometidos a órdenes dictadas de antemano con destino a ser aplicadas a una situación que realmente puede haber evolucionado en el momento en que dichos cazabombarderos entran en acción.

En las rarísimas ocasiones en que pueda considerarse necesario emplear bombarderos medios para completar la preparación artillera de un ataque (cosa que no deberá tener lugar más que en el caso de que se considere inadecuada la Artillería de que se dispone) tiene gran importancia que todos los elementos interesados estén completamente al corriente de lo que ello implica.

La bomba presenta una relación carga/peso mucho más elevada que un proyectil de calibre equivalente; de aquí una potencia explosiva mucho mayor; un bombardeo aéreo concentrado conducirá, por tanto, en un tiempo muy breve, a un cierto tonelaje de explosivo; para lanzar el mismo peso en

proyectiles artilleros, la demora sería considerablemente más larga. Sin embargo, aparte el mayor efecto de la explosión, el resultado será sensiblemente el mismo. Ninguna de estas dos formas de bombardeo puede considerarse como capaz de eliminar toda resistencia por parte del enemigo permitiendo a las fuerzas terrestres avanzar sin hallar oposición; los abrigos subterráneos facilitarán una protección, al menos parcial, contra una y otra forma de bombardeo, y ninguna de las dos reducirán las fortificaciones a un estado tal que no puedan servir de refugio a defensores obstinados, una vez termine el bombardeo. Por otra parte, y como ya hemos indicado anteriormente, las bombas pesadas reducirán las casas a montones de ruinas, que obstruirán las carreteras y las harán intransitables, impidiendo el paso de los carros blindados y dificultando incluso el de la Infantería; especialmente, en las regiones en donde el nivel del agua se encuentre próximo a la superficie del suelo, ocasionarán cráteres que constituirán obstáculos antitanque eficacísimos y que requerirán el establecimiento de un puente antes de poder ser franqueados por vehículos de todas clases (2). En la evaluación de los daños y la destrucción causada por un conjunto de bombas sobre el campo de batalla, del mismo modo que contra los medios de comunicación, es preciso también tener en cuenta que, aun cuando una de las bombas puede alcanzar un punto fortificado o una posición artillera, el resto del grupo de bombas puede perderse enteramente sin alcanzar el objetivo. Por el contrario, contra un objetivo tal como un empalme ferroviario o un apartadero, casi siempre las bombas de un conjunto lanzado con precisión pueden considerarse como causantes de destrozos.

Con todo y con eso, pueden darse ocasiones raras en las que sea aconsejable aceptar estos inconvenientes, y por ello incluir a los bombarderos pesados en el plan de fuegos para el asalto. Los efectos de tal

(2) En realidad, la campaña de Francia permitió comprobar que estos inconvenientes pueden quedar reducidos mediante el empleo de espaldas adecuadas y de bombas de tipo apropiado.

bombardeo, coronando la preparación artillera, podrán ser altamente desmoralizadores, pero serán de corta duración. En tales circunstancias, el asalto inicial debe prepararse, por tanto, para ser desencadenado tan pronto como cese el bombardeo, de forma que pueda cogerse a los defensores supervivientes en un momento en que es de esperar se encuentren todavía atontados en cierto modo por los efectos del bombardeo, debiendo llevarse a cabo el asalto con fuerza suficiente para estar seguros de desbordar a los defensores. Si la posición se encuentra fuertemente organizada, deben prepararse con cuidado las operaciones de limpieza; y si las condiciones son tales que el bombardeo creará verosímilmente obstáculos que se opondrán al libre movimiento de las tropas, la Infantería deberá constituir el grueso de las fuerzas de asalto.

Sea como sea, normalmente, todas las categorías de bombarderos contribuirán al máximo al éxito de una ofensiva en el suelo si se les emplea:

a) En el entretenimiento de los cortés que se hayan hecho en las vías de comunicación de la retaguardia del enemigo durante el período preparatorio, de forma que en los momentos en que se vea obligado a consumir carburante y munición en cantidades considerables, el enemigo no disponga ni de socorros ni de posibilidad de llenar el vacío producido echando mano de sus depósitos de retaguardia.

b) Durante el ataque en el suelo, y en el corto período de tiempo que le precede (que puede variar de algunas horas a algunos días, según la situación, y, en especial, según el valor que en cada caso pueda tener el factor sorpresa), en la destrucción de las posibilidades de movimiento del enemigo inmediatamente detrás del campo de batalla, en la destrucción de sus cuarteles generales y sus redes de transmisiones, de sus transportes, depósitos de carburante y municiones, talleres de reparación de vehículos (camiones y tanques), parques de automovilismo y cabeceras de líneas férreas, etc., con vistas a crear una situación en la que se vea paralizado todo movimiento de las reservas enemigas de cualquier clase que sean y que serían necesarias para hacer frente a las necesidades de la batalla.