

Organización y operaciones aéreas estratégicas

Por el Teniente Coronel TRAVIS HOOVER

(De *Military Review*.)

Al considerar la organización y las operaciones aéreas estratégicas debemos subdividir su análisis en cuatro partes principales: La misión de las operaciones aéreas estratégicas; la organización y composición de las fuerzas necesarias para llevar a cabo esta misión; el equipo requerido por esa fuerza, y el empleo del equipo por las unidades para cumplir su cometido.

Misión.

La misión del poderío aéreo estratégico ha sido definida en varias formas. Sin embargo, la directiva emitida por los Jefes del Estado Mayor Conjunto durante la Conferencia de Casablanca, en relación con el bombardeo ofensivo aliado contra el Eje, la resume muy adecuadamente: "Destruir progresivamente el potencial militar, industrial y económico del enemigo a fin de inutilizar o debilitar decisivamente su capacidad bélica". ¿Qué efecto tiene el bombardeo estratégico en la misión de las fuerzas terrestres? o, en otras palabras, ¿cómo y cuánto afectan al plan táctico las operaciones aéreas estratégicas? Para los que han estado en Nuremberga, Berlín u otras ciudades alemanas o han visto a Tokio, Hiroshima o Nagasaki, es absolutamente obvio que estos bombardeos hicieron posible la invasión de Europa e hicieron innecesaria la invasión del Japón. Este no fué un resultado incidental del bombardeo estratégico sino un objetivo planeado de antemano. El plan para la operación "Overlord" indicaba que era imprescindible alcanzar el éxito en el bombardeo ofensivo combinado antes de lanzar la invasión.

Los efectos de las operaciones aéreas estratégicas en el plan táctico se dividen en dos categorías, directos e indirectos. Algunos de los efectos directos principales fueron:

a) Los bombardeos estratégicos lanzados contra la industria aeronáutica, instalaciones aéreas, refinerías y reservas de petróleo alemanas redujeron efectivamente la potencia combativa de la aviación enemiga y permitieron la realización eficiente de nuestro plan táctico sin una seria oposición de la Luftwaffe. Además, esto disminuyó el número de bajas durante nuestras operaciones aéreas subsiguientes y nos permitió emplear un número de cazas considerable

en apoyo directo de las fuerzas terrestres aliadas.

b) El equipo blindado, armas y camiones de transporte enemigos que interferían la ejecución de nuestro plan táctico fueron destruidos mediante el bombardeo estratégico de los centros industriales y parques de estacionamiento.

c) Las operaciones aéreas estratégicas redujeron drásticamente la producción de petróleo sintético y disminuyeron, por tanto, la movilidad y adiestramiento de las fuerzas terrestres y aéreas hostiles. Como resultado, a menudo las unidades terrestres alemanas se veían imposibilitadas de girar hacia los flancos para repeler nuestros ataques o lanzar contraataques contra penetraciones aliadas, y frecuentemente perdían gran cantidad de equipo y material debido a la escasez de gasolina. Muchas personas creen que las incursiones efectuadas contra las instalaciones petrolíferas han sido la mayor contribución de los bombardeos estratégicos a las operaciones militares en Europa.

Algunos de los efectos principales indirectos fueron:

a) *Recursos humanos.*—Los ataques aéreos estratégicos obligaron a los alemanes a asignar unos dos millones de personas a la defensa aérea y a las cuadrillas de reparación. Es cierto que un gran número del personal empleado en estas labores tal vez no estaba capacitado para el combate, pero las operaciones de bombardeo evitaron su empleo en misiones que contribuyeran más directamente al esfuerzo bélico.

b) *Dispersión.*—El bombardeo estratégico forzó la dispersión de la industria, reservas, centros de abastecimiento, guarniciones y otras instalaciones militares, hasta tal punto que se hizo necesario emplear gran cantidad de recursos humanos para efectuar esta dispersión y suministrarle a estas instalaciones los servicios de conservación necesarios. Esto trajo por consecuencia una operación ineficiente.

c) *Moral.*—Las operaciones aéreas estratégicas afectaron definitivamente la moral alemana. El bombardeo de más de tres millones y medio de hogares alemanes forzó al enemigo a

autorizar un creciente número de licencias de emergencia y, como resultado, redujeron la eficiencia y recursos humanos de las unidades.

Los efectos del bombardeo estratégico efectuado contra los sistemas de transporte ferroviario y motorizado caen en una categoría intermedia especial. Es indudable que éstos afectaron nuestro plan táctico, pero los daños causados por los bombardeos estratégicos se confunden tanto con los infligidos por las operaciones aéreas tácticas y hasta con la destrucción efectuada por los mismos alemanes durante su retirada, que quizá incurriríamos en un error al catalogarlos como directos o indirectos.

Es además significativo que las operaciones estratégicas realizadas en 1942 por un número reducido de bombarderos obligaron a los alemanes a mantener unos mil cazas en Francia y en el Oeste de Alemania para su defensa. Si hubiésemos permitido que los alemanes enviaran estos aviones al frente oriental o al Norte de Africa, o dividirlos entre ambos teatros de operaciones, éstos hubieran alcanzado una supremacía aérea, por lo menos temporalmente, en uno o ambos frentes, y esto hubiera afectado adversamente el plan táctico aliado.

Estos son algunos de los efectos causados por las operaciones estratégicas. Por supuesto, hay muchos más. Si analizáramos las operaciones aéreas estratégicas realizadas en el Pacífico contra el Japón, notaríamos que los efectos fueron muy parecidos a los anteriormente mencionados.

Organización y composición.

Lo expuesto anteriormente nos ofrece una idea sobre la misión de la fuerza aérea estratégica. Ahora, ¿qué tipo de organización se requiere para llevar a cabo efectiva y eficientemente esta misión?

Primero. La organización y composición de la fuerza debe ser flexible debido a la gran variedad de operaciones que la fuerza tiene que ejecutar en el desempeño de su misión, y a los numerosos y variados métodos de empleo demandados por condiciones diferentes en los diversos teatros de operaciones y por la diversidad de condiciones en un teatro dado. Además, la flexibilidad es de suma importancia cuando se hace necesario aumentar o disminuir la fuerza o la concentración de estas fuerzas para llevar a cabo distintas operaciones.

La movilidad no debe ser olvidada. Movilidad y flexibilidad son las características sobresalientes de la fuerza aérea.

Si analizamos la composición normal de los escalones de mando y las varias agrupaciones tácticas de las unidades aéreas estratégicas, encontramos que la escuadrilla es la unidad más pequeña con funciones tácticas y administrativas. Sin embargo, en operaciones, los aviones de una escuadrilla vuelan en patrullas, y éstas, a su vez, están subdivididas en elementos. Usualmente tres o cuatro escuadrillas componen el siguiente escalón de mando, el grupo. Por lo general cada base aérea tiene un grupo táctico. Cada grupo de combate, más sus unidades de servicio, constituyen una escuadra. Dos o más escuadras forman una división, y dos o más divisiones pueden organizarse en un Cuerpo aéreo. Dos o más Cuerpos aéreos constituyen una fuerza aérea estratégica. Las fuerzas aéreas estratégicas están actualmente bajo el Mando Aéreo Estratégico. Es posible obtener una idea del tamaño aproximado de estos escalones de mando si consideramos que un grupo táctico de tres escuadrillas, dotado de treinta B-29, consta de 2.061 oficiales y soldados. El grupo de cazas, aunque está dotado de setenta y cinco aviones, sólo requiere la mitad del personal.

Equipo.

Al considerar el equipo que estas unidades necesitan para llevar a cabo efectivamente las misiones asignadas, debemos comprender lo que actualmente se requiere de ese equipo.

Las misiones de bombardeo estratégico que efectúan penetraciones profundas en el territorio enemigo para destruir sus industrias bélicas requieren un tipo de avión que posea las siguientes características: gran radio de acción, gran capacidad de carga, volumen de fuego defensivo adecuado y una velocidad y ejecución satisfactorias a grandes alturas. Durante la Segunda Guerra Mundial empleamos en Europa los B-17 y B-24 para satisfacer estos requisitos. En el Pacífico los objetivos situados en un radio de acción extremo dictaron el uso de las Superfortalezas B-29. Por supuesto, estos aviones son actualmente anticuados, debido al desarrollo de los B-36, el ala volante, los motores de propulsión a chorro y numerosos adelantos técnicos.

No debemos olvidar que los bombarderos no son los únicos aviones usados en operaciones aéreas estratégicas. Los cazas de gran radio de acción realizan una función de magna importancia al dar protección a las formaciones de bombarderos contra los cazas enemigos. Además, éstos han sido utilizados como unidades de exploración para seleccionar la ruta más apropiada

para bombarderos durante condiciones atmosféricas dudosas. Aviones capacitados para llevar a cabo estas misiones de escolta, deben tener un gran radio de acción y a su vez poseer las siguientes características: gran velocidad, maniobrabilidad, capacidad ascensional y volumen de fuego ofensivo. Los P-38, P-47 y P-51 fueron los cazas más usados durante la Segunda Guerra Mundial. Estos aviones han sido reemplazados por los de propulsión a chorro.

Empleamos, además, otro modelo de avión en operaciones estratégicas—el avión de reconocimiento fotográfico—. Este tipo de avión provee aerofotografías para estudiar los objetivos futuros, estimar los daños causados por el bombardeo y determinar si es necesario bombardear nuevamente objetivos reconstruidos. Para realizar debidamente estas misiones, los aviones de reconocimiento fotográfico, normalmente, deben poseer las siguientes características: gran velocidad, maniobrabilidad, capacidad ascensional y buenas características a grandes alturas. Usualmente éstos sacrifican su armamento por la instalación de cámaras. Como los aviones de caza poseen todas estas características, fueron los más comúnmente convertidos en aviones de reconocimiento fotográfico; sin embargo, también se transformaron algunos tipos de bombarderos.

Empleo.

Después de considerar las capacidades y limitaciones del equipo aéreo estratégico, es lógico considerar el empleo actual de estos aviones en la misión asignada.

Citaremos nuevamente ejemplos históricos para ilustrar estos procesos. Como resultado de la Conferencia de Casablanca, celebrada a principios de 1943, los Jefes del Estado Mayor Combinado formularon un plan para lanzar un bombardeo ofensivo combinado contra Alemania desde el Reino Unido. En mayo de 1943 los Jefes del Estado Mayor Combinado enviaron la siguiente orden a las fuerzas norteamericanas y británicas: "Conducir una ofensiva aérea angloamericana para destruir y desorganizar progresivamente el potencial bélico, económico e industrial de Alemania y socavar la moral de sus habitantes a fin de debilitar decididamente su voluntad de lucha."

Como los objetivos que podían ser atacados por la fuerza aérea eran numerosos y variados, y como la fuerza combatiente disponible en cualquier momento dado era necesariamente limitada, fué preciso desarrollar duran-

te la guerra un sistema riguroso y científico para evaluar los objetivos y determinar su destrucción.

La prioridad dada al bombardeo de las diversas instalaciones industriales de una potencia enemiga debe ser determinada mediante la consideración de una serie de factores económicos y de su vulnerabilidad relativa. Al establecer esta prioridad debemos determinar qué recursos económicos tienen mayor relación con las operaciones militares.

En 1943 se estableció en Londres un Comité Combinado de Objetivos Estratégicos, compuesto por expertos norteamericanos y británicos, para determinar los daños causados a la economía bélica alemana y alterar, en caso necesario, la prioridad dada a los objetivos.

La amenaza submarina alemana estaba en todo su apogeo poco antes de establecerse el Comité Combinado de Objetivos Estratégicos. Al mismo tiempo, los preparativos para la Operación "Overlord" indicaban que se requeriría un tremendo número de embarcaciones. Por tanto, los astilleros y las bases de operaciones de submarinos recibieron primera prioridad como objetivos. Sin embargo, debido al gran éxito de la guerra antisubmarina los submarinos perdieron esta alta prioridad, y la industria de aviación alemana pasó a ser el objetivo principal. Como segundo objetivo se seleccionaron las fábricas de cojinetes de bolas y otros importantes componentes de la industria aeronáutica. Los ataques a la industria de aviones y del petróleo redujeron la capacidad de los alemanes para continuar la guerra aérea; como resultado, los aliados alcanzaron una superioridad aérea.

Las fábricas de cojinetes de bolas alemanas eran objetivos muy provechosos, debido a su importancia para la industria de aviación. Era posible reducir un 76 por 100 de la producción de aviones mediante la destrucción de estas fábricas. No obstante, todas estaban bien defendidas, y los resultados obtenidos no justificaron la magnitud de las bajas aliadas. Por tanto, se suspendieron las operaciones hasta que los bombarderos pudiesen ser escoltados a mayor distancia dentro del territorio alemán. Los alemanes aprovecharon esta tregua para dispersar y restablecer la industria, y, por consecuencia, una revisión detenida de los archivos e informes disponibles no mostraron evidencia de que los ataques a la industria de cojinetes de bolas tuviera efectos de importancia en la producción esencial de guerra.

La siguiente fase del bombardeo estratégico

lo constituyó el bombardeo de los parques ferroviarios y puentes en Francia, en preparación para la invasión. Esta, a su vez, fué seguida por la campaña contra la industria petrolífera.

Para esa fecha los bombarderos aliados eran escoltados durante toda su travesía, y los pilotos de los cazas recibieron instrucciones de eliminar la Luftwaffe en cualquier oportunidad posible.

Durante toda la guerra los alemanes sufrieron una seria escasez de petróleo, factor que controlaba todas las operaciones militares alemanas. Los objetivos seleccionados incluían las fábricas de petróleo sintético situadas en Alemania y las refinerías de Ploesti, cuya producción conjunta constituía un 50 por 100 de la producción total alemana. Los ataques continuos a las refinerías tuvieron mucho éxito y los alemanes los consideraron catastróficos. Después de mayo de 1944, el consumo de petróleo excedió a su producción, y para diciembre de 1944 todas las fuerzas alemanas sintieron la crítica escasez de combustible; sus operaciones fueron limitadas en todos los frentes.

El bombardeo de los medios de transporte fué el golpe decisivo que completó la desorganización de la economía alemana al reducir la producción bélica, restringir el movimiento de abastecimientos vitales y limitar la movilidad táctica del Ejército alemán. Antes de septiembre de 1944 no se habían notado serios efectos. De ahí en adelante, ataques más intensos destruyeron progresivamente el sistema de transporte, y para marzo de 1945 éste se hallaba completamente desorganizado.

Debemos recordar que el esfuerzo aéreo estratégico aliado no comenzó en gran escala, sino que aumentó progresivamente desde su pequeño comienzo. Es altamente significativo que un 83 por 100 de las bombas lanzadas cayó después del 1 de enero y un 72 por 100 después del 1 de julio de 1944.

Esta exposición cubre el sistema empleado durante las operaciones aéreas estratégicas en Europa. En el Pacífico, el método utilizado para seleccionar objetivos era muy semejante. Por supuesto, el bombardeo de los objetivos individuales presentaba un problema distinto.

Ahora sería conveniente considerar el viejo problema sobre el empleo del poderío aéreo estratégico en misiones tácticas. Ya hemos expuesto los efectos del bombardeo estratégico en un plan táctico; pero debemos recordar que en muy limitadas ocasiones empleamos el poderío aéreo estratégico en apoyo directo en una operación

táctica. Las fuerzas aéreas estratégicas no están organizadas ni equipadas para brindar un apoyo efectivo y eficiente en operaciones de esa naturaleza, y deben ser utilizadas sólo como último recurso de emergencia para salvar tropas terrestres amigas o apoyar operaciones tácticas en las que su intervención tendrá un efecto decisivo en la campaña. Hay algunos ejemplos clásicos de este tipo de empleo, entre ellos, la Operación "Cobra", durante la campaña de Normandía, y la Operación "Queen", durante la campaña en el sector central de Alemania. Nótese que en estas dos operaciones el apoyo de unidades estratégicas fué un factor decisivo. Estas son algunas de las muchas misiones que podemos asignar a las fuerzas aéreas estratégicas. Sin embargo, nunca debemos olvidar o relegar su misión principal.

Con respecto a la misión principal de las operaciones aéreas estratégicas, sería conveniente estudiar el "Informe abreviado de las investigaciones sobre el bombardeo estratégico realizado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos durante la guerra en el Pacífico", el que nos presenta un problema digno de análisis.

"¿Elimina la bomba atómica todas las conclusiones sobre el poderío aéreo basadas en experiencias preatómicas? Creemos que se han revolucionado muchas de las normas existentes, pero que aún prevalecen ciertos principios básicos. La bomba atómica, en su presente estado de desarrollo, aumenta el poderío destructivo de un bombardeo entre 50 y 250 veces, dependiendo de la naturaleza y tamaño del objetivo. Su capacidad destructiva, si disfrutamos de superioridad aérea y de un abastecimiento adecuado de bombas atómicas, es inmenso. No obstante, a menos que existan estas dos condiciones, cualquier esfuerzo por alcanzar resultados decisivos mediante bombardeos atómicos arrostrará problemas similares a los confrontados durante operaciones de bombardeo convencionales. La superioridad aérea sobre nuestro territorio —y, si somos atacados, sobre el del enemigo— asume aún mayor importancia. Un B-29 estacionado en las islas Marianas y cargado de bombas atómicas tendría suficiente potencia para destruir efectivamente en un solo día todas las ciudades japonesas con una población de más de 30.000 habitantes."

Indudablemente, esto resalta el hecho de que el objetivo primordial del poderío aéreo es forzar la capitulación de una nación enemiga mediante el bombardeo directo de los puntos vitales a su estructura nacional.