

Razones

de existencia

de los

Ejércitos del Aire

Por

ALFREDO GUTIERREZ LOPEZ

Coronel de Aviación.

Algunas veces oímos a militares veteranos del Ejército de Tierra la siguiente afirmación: "No reconozco diferencias de Ejército por cuestión de material."

A ellos dedico estas líneas con todo el cariño de un camarada de profesión y cuna que sinceramente admira las virtudes de los Ejércitos fraternos de Mar y Tierra, tan ricos en ejemplos heroicos que nosotros jamás olvidamos.

Este trabajo — llamémosle así — será muy sucinto, en beneficio tanto del espacio de la Revista que los acoge, como de la atención de los lectores, a quienes supongo no aviadores, porque éstos nada nuevo encontrarán en él. Y agregó que no me esforcé en puntualizar hasta la exactitud las fechas de los acontecimientos a que me refiero, ni las características del material a que aludo, ya que ello no influye en el fin que me propuse.

* * *

La Aviación nació como actividad deportiva admirada por todos, pero privile-

gio de unos pocos espíritus aventureros e investigadores.

Apenas dados sus primeros pasos, ya sin andadores, pero con chichonera aún (recordad aquellos nuestros cascos primitivos), se pensó en la utilidad bélica que el nuevo juguete podía reportar, y apareció la Aviación militar, en espera de apropiados campos de experimentación.

Fué España—desgracia que llenó de gloria a su Ejército—la primera nación que empleó la Aviación con fines bélicos en Marruecos. Y de sus experiencias y de las logradas en la primera guerra mundial surgió una división íntima e inicial en atención a sus diferentes misiones: Aviación de caza, de reconocimiento y de bombardeo.

Hasta este momento el avión era sólo un arma nueva, que alargaba el tiro de artillería, prolongaba las exploraciones de caballería por detrás de la línea de contacto o elevaba la posición de las ametralladoras de infantería; es decir, actua-

ba siempre inmediata y directamente en beneficio del Ejército terrestre.

Solamente la Aviación de caza nacida de la necesidad de liberar las otras misiones, constituía una faceta nueva, incapaz de ser asimilada a las de las armas existentes.

La utilización del hidroavión y el descubrimiento de otras misiones aeronáuticas (enlace con el mando, exploración y reconocimiento sobre el mar en beneficio de la Escuadra o del Ejército de Tierra; torpedeamiento, corrección de tiro artillero, transportes de heridos, etc., etc.) no alteraron la función de lo que entonces se llamaba "Servicio de Aviación".

La complejidad prontamente alcanzada debida a propias e ineludibles necesidades (Escuelas de pilotaje y observación, de tiro y bombardeo, de fotografía y cartografía; formación de especialidades diversas: mecánicos, montadores, electricistas, radiogoniometristas, instrumentistas, etcétera), unida a la implantación de los servicios comunes a todos los Ejércitos (en Aviación, en muchos casos, verdaderas especialidades técnicas: ingenieros aeronáuticos, armamento, infraestructura, expertos en combustibles y lubricantes, etcétera, etc.), incitó al mando a atribuir al Servicio de Aviación categoría de Arma y a dotarla de una Dirección General, independiente de la del Cuerpo de Ingenieros, que hasta entonces con todo desinterés la había regido. No obstante, la Aviación seguía afecta a los dos Ejércitos y se bifurcaba en Arma de Aviación (Tierra) y Aviación naval (Mar).

Entonces la velocidad normal de los aviones oscilaba entre los 150 y 200 kilómetros por hora; la autonomía corriente era de cinco a seis horas, y su radio de acción (mitad de la autonomía en kilómetros), aproximadamente de 500 a 600 kilómetros.

Era la época de los grandes y gloriosos "raids", que si en algunos casos se efectuaron con aviones esmeradamente preparados por las casas constructoras de células y motores, generalmente con fines de propaganda comercial, en la mayoría de las ocasiones pusieron a prueba la animosidad y el tesón de los tripulantes, rodeados de circunstancias adversas, y

gracias a ellos se comprobaron posibles autonomías prácticas de veinticinco a treinta horas, con radios de acción cercanos a los 3.000 kilómetros.

Con ello la Aviación, que aún conservaba pegado el cascarón del huevo en que se incubó, espontánea e inconscientemente colocó el primer jalón de un camino que hoy culmina en los Ejércitos del Aire de todas las naciones que sienten su soberanía e independencia.

Espíritus inquietos, imaginaciones clarividentes que preveían el amplio futuro bélico de aquellas máquinas deportivas, como Douhet (profeta italiano del crucero del aire), el General Mitchel (estadounidense, precursor de la Aviación estratégica), el Mayor Severski (ruso nacionalizado en Norteamérica, primero en hablar del Poder Aéreo), señalaron, en trabajos científicos y revistas, teorías e hipótesis diversas para la utilización en guerra de la Aviación, y abrieron campo a una controversia no siempre limpia de pasión y culpable de haber retardado y seguir retardando la llegada a la conclusión que todos los aviadores tenemos por cierta e incuestionable: la consagración de la Aviación como principal elemento de la acción guerrera.

Con estas discusiones vinieron las experiencias efectuadas en los Estados Unidos de América sobre el empleo de aviones contra buques de guerra, especialmente acorazados, que aunque desvirtuadas por la parcialidad fueron pródigas en resultados concluyentes, confirmados luego por trágica realidad: el hundimiento de dos acorazados ingleses en el Extremo Oriente por una Aviación que no empleó bombas superiores a los 2.000 kilogramos (Inglaterra llegó a emplear en la guerra pasada hasta las de 40 toneladas).

La guerra de Abisinia y la chinojaponesa no dejaron huellas doctrinales en cuanto a la función del Arma aérea.

La Cruzada española, salvando modalidades nuevas (vuelo a la española o en cadena, iniciado en la guerra de Marruecos y precursor del bombardeo en picado; la feliz realización del transporte de tropas por el Estrecho de Gibraltar, y el apresamiento de buques enemigos por un solo

avión de limitada autonomía), nada aportó a la discusión planteada.

Algo se hablaba por esta época, y aun antes, de la preparación de unidades de paracaidistas, particularmente en Rusia y Alemania, pero pocos datos trascendían la natural reserva.

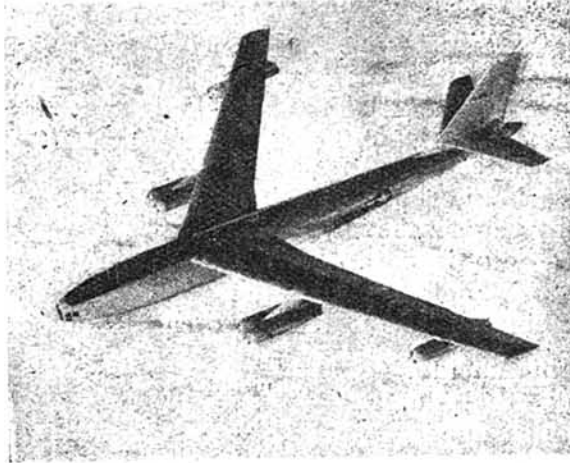
Y he nos en la segunda guerra mundial. Alemania deslumbró al mundo con la audacia y multiplicidad de sus misiones aéreas. El bi-nomio avión - carro parecía talismán infalible de los éxitos bélicos, y todo hacía prever un rápido desenlace del conflicto al desvanecerse la resistencia aliada ante el ímpetu germánico.

Sin embargo, nadie se fijó en un hecho que determinó la mayoría de edad de nuestra arma: la derrota de una Aviación que, aunque brillante, no había rebasado las fronteras de lo táctico por una reducida cantidad de aviones que precisamente desempeñaban aquella función especial defensiva que no se había podido encajar todavía en los trillados moldes de los Ejércitos tradicionales (la Aviación inglesa de caza, en su gesta heroica de la batalla de Inglaterra, que mudó el cariz de la guerra).

Los alemanes comprendieron su error y efectuaron una operación de más amplio horizonte aeronáutico (Creta), que, repetida en mayor escala sobre Inglaterra, con la consecución previa del "dominio local del aire" (me molesta esta expresión, que para gran parte de los lectores es sólo un "lugar común", pero creo facilita la comprensión), habría bastado para cambiar la situación por completo.

Los Estados Unidos de América, tras la segunda reelección del Presidente Roosevelt, convirtieron en franca una belligerancia hasta entonces enmascarada, y se preveía claramente a corto plazo su participación directa en la lucha.

El Mayor Severski, enterado de los propósitos estratégicos de su país adoptivo, publica su trabajo "La victoria por el Poder Aéreo", que irrita a los incapaces de combatirlo con razonamientos lógicos (en esta época de radios de acción aun limitados hubieran podido formularse). Sin embargo, a este libro deben los Estados Unidos de América e Inglaterra mucho más que al General Eisenhower y a sus colaboradores.



La semilla de la buena doctrina estaba ya en el surco; el tiempo la hará germinar.

Tras el ataque nipón a la Bahía de las Perlas, que adelantó la entrada en la guerra de los Estados Unidos de América, arrebatándoles la iniciativa, esta última nación se vió obligada a

abrir los ojos a una realidad que no podía desconocerse. Y la verdad, sólo vislumbrada hasta entonces por los aviadores (y no unánimemente, por desgracia), ganó la opinión pública y fué tomada en consideración por los dirigentes políticos y militares.

Los aeroplanos de que disponía el Ejército y la Marina americanos poseían velocidad aproximada de 400 kilómetros hora, autonomía de dieciocho a veinte horas y radios de acción próximos a los 4.000 kilómetros. Pero ya se experimentaban aviones con esas características muy aumentadas, y sobre todo con armamento muchísimo más potente. Y los modelos de caza antes inexplicablemente desechados (biplazas de acompañamiento con gran radio de acción y armamento poderoso) fueron puestos en servicio precipitadamente para frenar las pérdidas de las operaciones en Alemania.

Solamente al final de la guerra, decidida ya por los aliados la creación de un nuevo frente mediante el desembarco en Francia, los Estados Unidos de América e Inglaterra, dando oído al tan maltratado libro "La victoria por el Poder Aéreo",

emplearon su Aviación (aunque mediatazada aún) con mayor adecuación a sus posibilidades, y el resultado fué el desenlace fulminante de la campaña militar (en Japón, sin necesidad de ocupar materialmente el terreno), para suerte de la humanidad combatiente, pero con mala fortuna para el Poder Aéreo, porque la rapidez del fin impidió ver con claridad las consecuencias de él derivadas.

¿Qué había ocurrido? Para los observadores sutiles, un hecho bien sencillo: que el poder estratégico, primeramente depositado en los Ejércitos terrestres y transferido después a la Marina (mantenedora de la hegemonía inglesa durante cerca de cuatro siglos), había buscado un cuerpo joven que lo vigorizase (la Escuadra británica contempló impotente el paso por el Canal de la Mancha desde Brest, de dos cruceros alemanes).

El Ejército del Aire había nacido. (Porque es éste el momento real del nacimiento, ya que las naciones que con anterioridad mantuvieron Aviación independiente, como Alemania, España y otras, lo hicieron más por simplificar la administración que por razones militares de algún peso.)

Casi todas las naciones se percataron

de la importancia del hecho, y con ello acreditaron su perspicacia. Esto es indiscutible. Las razones que alguna vez se aducen en contra, apoyadas, por ejemplo, en la no capacitación industrial, en la no autonomía de combustibles, carecen de fuerza; todo cuanto se objete responderá a la realidad, por otra parte, igualmente aplicable a los restantes Ejércitos; pero no cabe olvidar que la Aviación, brazo ejecutor de los fines estratégicos que la política señale, no es ninguna ficción en las naciones de primera categoría.

Quedó con ello toda la Aviación (terrestre y naval), en la mayoría de las naciones, fundida en un bloque y bajo un único mando, formando lo que actualmente se conoce por "Ejércitos del Aire".

Intentar retroceder en la Historia militar es exponerse a perder eficacia y a ser calificados de inconscientes. Pretender resucitar en una nación pobre (las ricas pueden permitirse lujos) Aviaciones exclusivas para el Ejército o la Armada, no sólo produciría enormes dificultades financieras con la construcción de artefactos anticuados y carísimos (prototipos exclusivos de apoyo, hidros de costa y alta mar, y especialmente portaviones), sino que provocaría una alegre carcajada universal.

