

La guerra en el aire

Por

Emilio Lecuona y García-Puelles

Comandante de Aviación y Capitán de Corbeta Honorario

Cuando estas líneas vean la luz llevaremos, aproximadamente, veintidós meses de guerra europea. No es mucho tiempo para sentar doctrinas, pero sí de analizar hechos que más adelante, junto con el detalle cronológico de ellos, los datos que harán públicos los Estados Mayores, las circunstancias especiales y particulares de cada uno de ellos y la visión objetiva de los críticos militares, serán los factores indispensables que, discutidos ampliamente, creen la doctrina que se vulgarizará en los Reglamentos tácticos. Mi modesta intención no es más que adelantarme en el tiempo a una labor concienzuda y de detalle, y que, a manera de prólogo, resuma hechos de gran interés para el Arma Aérea, que, sin duda alguna, los hará resaltar el futuro estudio de esta campaña.

Se ha demostrado que una nación no puede defenderse contra un invasor sin una Fuerza Aérea, por lo menos, igual a la de éste. Pronto se demostrará que el verdadero poder aéreo es el de un país que mantiene en vuelo y en potencial Fuerzas Aéreas superiores hasta el final de un conflicto, y que sólo así puede llegar a la victoria.

En esta guerra podemos encontrar tres ejemplos para dejar sentado que una nación debe disponer de una potencia aérea igual a la del enemigo para su propia defensa.

Primero. Alemania invade Polonia con su guerra aérea relámpago. Emplea unos 3.000 aviones. Ataca y bombardea todos y cada uno de los puntos estratégicos del país en olas de 50 aviones al mismo tiempo. En esta nueva modalidad de llevar la guerra no son solamente las tropas y los centros militares los blancos preferidos por las bombas alemanas. El método y la táctica alemana en Polonia es la antigua concepción de la guerra total aérea del General Douhet. Atacar, atacar continuamente todo lo que puede potenciar un Ejército, sin olvidar la desmoralización de la población civil, que se encontraba en período de movilización. Varsovia y otras ciudades polacas formaron parte del frente aéreo desde el primer momento. La Aviación polaca, que tenía muy buenos pilotos y gran cantidad de modernos aviones, fué

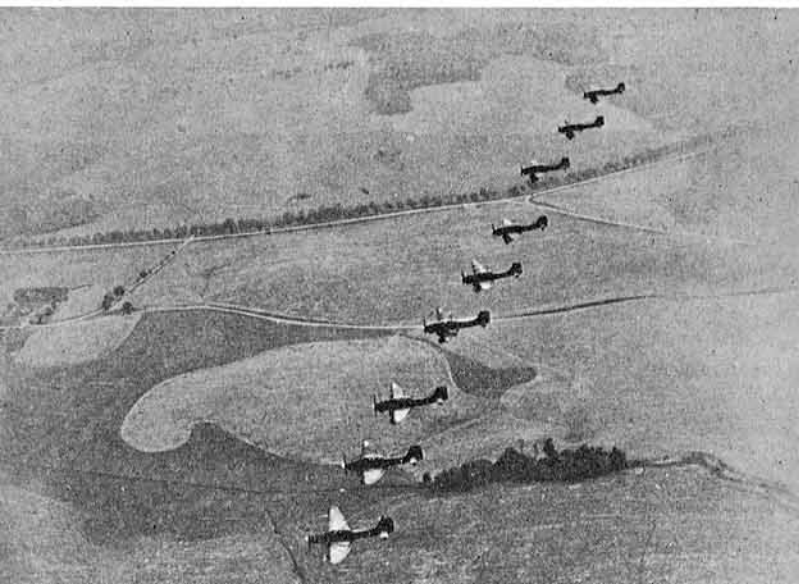
destruída rápidamente por la superioridad numérica del enemigo y carecer de reservas organizadas en hombres y material para que su poder aéreo fuera completo. Cientos de aviones de caza polacos fueron inutilizados en los primeros días por falta de gasolina. Los bombarderos alemanes rompieron la resistencia preparada atacando todas las comunicaciones de los frentes de batalla, sin despreciar las de carácter secundario, y esto permitió al Ejército del Reich ganar las batallas sucesivas, que le dieron la victoria en una guerra de dieciocho días.

El segundo ejemplo nos lo pone de manifiesto la campaña de Finlandia. Había una defensa perfecta y organizada, con Jefes capaces, y todo un pueblo luchando con increíble valor, ayudados por un terrible invierno. Las Fuerzas Aéreas rusas, a pesar de su mal empleo y de su baja moral, eran mucho mayores que las finlandesas. Tenían la ventaja de sus inmensas reservas, y por esto fueron superiores.

“Enviadnos aeroplanos y pilotos”, imploraba el Alto Mando finlandés. Al fin, cuando estas súplicas fueron atendidas y resueltas las formalidades del embargo de los armamentos, ya se habían bombardeado los ferrocarriles, las fábricas y los centros de aprovisionamiento, y esto determinó la victoria a corto plazo. Viborg se rindió desde el principio, sin que pudiera servir de base de aprovisionamiento. Elisenvaava, punto importante de comunicaciones, fué bombardeado día y noche, impidiendo su destrucción que se pudieran mandar por ferrocarril los refuerzos para defender los dos sectores más importantes. Hangoe y otras ciudades dejaron de existir; y cuando las tropas y los trenes de aprovisionamiento se pusieron en marcha, fueron bombardeados constantemente. Ninguna gran ciudad de Finlandia fué respetada. La verdad es que gran parte de la población civil murió o evacuó de importantes lugares estratégicos que ningún Ejército pudo defender. No había reservas ni en el campo ni en el aire. La Aviación pudo más que la voluntad y el coraje de una nación que deseaba continuar la guerra.

El tercer ejemplo que nos prueba que una nación debe de tener una Fuerza Aérea igual a la del enemigo para su propia defensa en el aire, nos lo ofrece la campaña de Noruega. Hasta entonces, la mayor parte de los observadores creyeron que Alemania no emplearía la guerra aérea relámpago contra los aliados. Estos observadores pensaron que el Alto Mando alemán no bombardearía los centros civiles por miedo a las represalias y por el temor natural de aumentar el número de naciones aliadas, que atacarían sus centros industriales más importantes, destruyendo así toda la organización y el sistema de aprovisionamiento militar, tan necesario para la ofensiva de su Ejército.

Otros, tenían razones para creer que los tiempos de la guerra relámpago habían pasado, al menos para la futura



Una escuadrilla de Stukas alemanes, tipo Ju. - 87, volando en formación.

guerra occidental. Críticos militares, que sin duda alguna reflejaban el sentir de los Mandos aliados, no valoraron el poder aéreo en todos los cometidos que, más adelante, el Mando alemán demostró que ya tenía estudiado. No creyeron que la Flota inglesa fuera atacada en sus fondeaderos ni empleada para misiones de transportes de tropas en gran escala. No concibieron el empleo de esta Fuerza Aérea operando lejos de sus propias bases. Y, por último, nadie se pudo imaginar que el Gobierno alemán se exponería a una enorme pérdida de aviones en operaciones que no fueran las del frente occidental. Esto pareció un buen argumento, unido al hecho indudable de que los aliados aumentaban apresuradamente su propio poder aéreo.

En muchos aspectos, las lecciones de la primera guerra mundial parecía que también tendrían aplicación en este conflicto. En los días anteriores a la ofensiva en el frente occidental, todo el mundo creyó que si la guerra aérea podía hacerse sobre los países beligerantes con todo el furor de que es capaz la guerra total, serían los aliados, y no Alemania, los únicos capaces de mantenerla con creciente eficacia, y esto después que la Aviación enemiga perdiera en la lucha su indudable poder.

Los aliados empezaron a trabajar para ponerse a la altura de los alemanes en el número y calidad de los aviones de combate, tipo por tipo. Aumentaron rápidamente la producción en sus propias factorías. Compraron grandes cantidades de aviones en los Estados Unidos. Según sus cálculos,

al final de 1940 podían recibir mensualmente todos los aviones necesarios para su defensa y sus *raids* ofensivos en gran escala en todos los frentes. Los miles de aviones americanos que ya habían adquirido los aliados demostraron sus buenas características para hacer la guerra, y, según se leía en sus informaciones, en muchos casos, superiores a los tipos similares enemigos. Los encargos que en grandes cantidades habían hecho a la industria americana, y que debían entregar antes de la terminación del año 1941, llevarían todos los adelantos inspirados por la experimentación, así como los que podían deducirse de los combates aéreos, tales como cabinas acorazadas, cañones de gran calibre, depósitos de combustible a prueba de impactos, gran autonomía, poder ofensivo grande, buen armamento y defensa anterior y posterior con armamento apropiado. Había que reconocer la habilidad de los aliados para procurarse todo el material necesario. Después de tomadas todas estas medidas, quedaba por saber hasta cuándo los alemanes podrían continuar recibiendo suficiente material para la producción de aviones en gran escala, así como los elementos necesarios

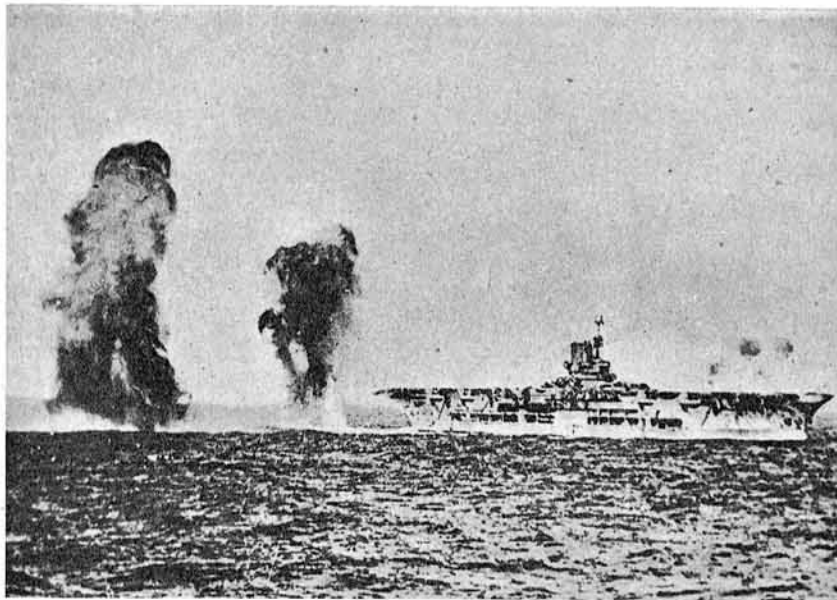
para mantenerlos en vuelo y llevar a cabo las operaciones de tan importante Armada Aérea.

Si la guerra se propagaba a otros países, los alemanes tendrían que hacer frente a otras dificultades. Este fué el caso de la campaña de Noruega, en la que tuvieron que vencer serios obstáculos.

La invasión alemana de Noruega ha sido uno de los incidentes más importantes en la historia de esta guerra. Alemania se preparó cuidadosamente durante varias semanas para una expedición que requería el empleo de transportes marítimos. Los aliados lo sabían; pero, según las declaraciones oficiales, no sabían qué país era el que iba a ser invadido. Los alemanes contaban con la ayuda de gran número de noruegos que, por sus destinos y situación, les fueron muy útiles, y, con su consentimiento y ayuda, planearon la operación de la ocupación sin resistencia. Según parece, los aliados no tenían conocimiento de todo este plan.

La Marina inglesa, ayudada por la francesa, fué el primer obstáculo serio al que tuvieron que hacer frente los convoyes alemanes que navegaban en las aguas de la Península Escandinava. Las pérdidas alemanas en buques y hombres fueron elevadas. En todas estas operaciones navales cooperó en gran escala la Aviación de bombardeo. Sin embargo, debido seguramente a una concepción exageradamente naval de esta operación, fué tarde cuando se emplearon las Fuerzas Aéreas.

Fuerzas navales superiores de los aliados, por otra parte, obligaron más



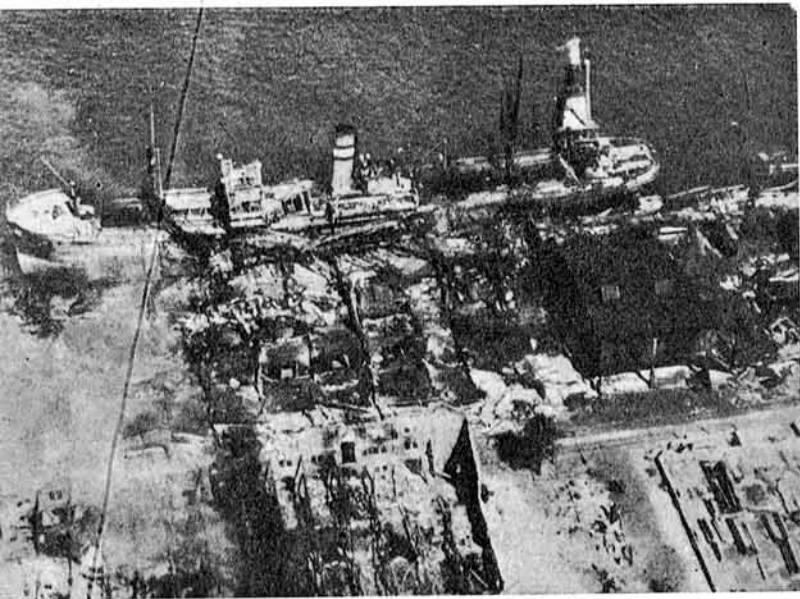
Aspecto de un ataque de las Aviaciones del Eje a un portaviones británico.

tarde a los alemanes al empleo de los transportes aéreos de tropas; pero burlaron el bloqueo aliado con barcos cargados con armamento pesado y otros materiales. Aunque ya en nuestra guerra civil se había empleado el transporte aéreo de tropas, puede decirse que ésta ha sido la primera vez en la Historia que se lleva a cabo en gran escala, y con éxito completo. Con una defensa, por pequeña que hubiese sido, se podían haber inutilizado los aeródromos y evitar este transporte aéreo; pero ya los alemanes los controlaban, y de esta forma fué más efectivo su poder aéreo.

Las tormentas de la estación, los vientos huracanados, las lluvias y la niebla, dificultaron la información aliada, tanto la naval como la aérea; pero estas mismas circunstancias climatológicas fueron aprovechadas hasta límites insospechados por el Alto Mando alemán. Es verdad que el tiempo favorecía a los alemanes, que solamente tenían como misión llegar a los aeropuertos capturados, mientras que las fuerzas aliadas tenían que interceptarlos en condiciones desfavorables. El empleo del Arma Aérea en una operación de esta envergadura fué perfecto; todo fué aprovechado en el

espacio y en el tiempo. Existe sorpresa, que se aprovecha con decisión y valentía; se valoran las fuerzas navales propias y enemigas y se emplean en conjunto y aisladas, hasta el momento oportuno, en que las pérdidas aumentan, al aumentar las fuerzas navales enemigas. Sigue la invasión de Noruega, ajustándose a un plan preconcebido, manejando el Arma Aérea y naval de forma tal que cada hora, cada día que pasa, aquel Ejército es más fuerte. Si el plan del Estado Mayor no se cumplió exactamente, no hay duda que en cada momento se dan las órdenes precisas para que el empleo de cada Arma se ajuste a las circunstancias, coordinadas y dirigidas para cumplir la misión propuesta.

Cuando los aliados fueron desalojados del territorio noruego, conservando únicamente la zona Norte, el Gobierno británico declaró oficialmente su fracaso, diciendo que los alemanes habían conseguido su objetivo por dominar todos los aeropuertos, desde los cuales podían continuar sus operaciones de ocupación. Podían bombardear las fuerzas aliadas transportadas a Noruega, y, según su opinión, la crueldad de estos bombardeos era decisiva en combinación con las operaciones que llevaba a cabo su Ejército de Tierra. Los ingleses se quejaban de la falta de aeródromos para poder emplear la Aviación de caza aliada, y así contrarrestar la



La zona portuaria de Rotterdam, después de un ataque aéreo alemán.

acción ofensiva de los bombarderos. La campaña de Noruega puso de manifiesto la importancia del poder aéreo, ya que los aliados debieron emplearse más a fondo para impedir la ayuda y el constante dominio del aire que mantuvieron las Fuerzas Aéreas alemanas.

El 8 de mayo de 1940, Winston Churchill, primer Lord del Almirantazgo, y en aquellos momentos la figura inglesa más destacada en sus continuos esfuerzos para mantener la guerra, hizo esta importante declaración en la Cámara de los Comunes: "Voy a hablar de la campaña de Noruega y de

la guerra en general. Se nos pregunta frecuentemente por qué en esta guerra no hemos tomado la iniciativa. La razón de esta gran desventaja nuestra no puede explicarse rápidamente. Sin embargo, podemos asegurar que gran parte de ésta se debe a nuestro fracaso en los últimos cinco años para mantener, o alcanzar, la paridad aérea con Alemania. Esto es una larga y vieja historia. En los últimos dos años, los partidos de la oposición prestaron al Gobierno una valiosa ayuda. Pero de hecho continuaba nuestra impotencia para conseguir la paridad aérea, que se consideraba vital para nuestra seguridad. Nuestra inferioridad numérica en el aire, aunque haya superioridad en la calidad de hombres y material, nos condena y nos condenará por algún tiempo a luchar con gran número de dificultades, sufrimientos y peligros, que debemos sobrellevar con firmeza hasta que condiciones más favorables nos permitan cambiar la situación actual. Nadie podía anticipar o conocer los resultados de esta guerra basándose en las enseñanzas de la pasada. El poder aéreo es un nuevo e importante factor, como hemos podido comprobar. Y en determinado sentido, muy digno de tener en cuenta, en el empleo de la Flota y de los Ejércitos. No debemos exagerar el valor de esta nueva Arma, pero de ningún modo negar su importancia y variedad de sus cometidos."

Pocas horas después de pronunciadas estas palabras, Winston Churchill fué nombrado primer Ministro; y para darle más razón a aquéllas, los Ejércitos alemanes desencadenaron una enérgica ofensiva sobre Holanda, Bélgica y Luxemburgo.

Como demostración de la importancia que Alemania había concedido al Arma Aérea, trabajando durante años en su creación, dotándola de gran número de aparatos para llevar a cabo diferentes misiones, entrenando y especializando su personal, el Alto Mando alemán mantuvo en el aire miles de aviones día y noche mientras duraron estas operaciones. En olas sucesivas, sus Escuadras de bombardeo arrojaron toneladas de explosivos en los centros estratégicos, en una guerra relámpago, de destrucción, primero, y de dominio del aire, después. Tropas de paracaidistas fueron lanzadas en la retaguardia, en lugares de importancia vital, poblaciones, ciudades, aeródromos, etc., ocupando posiciones estratégicas para el avance, unas veces, e impidiendo la defensa, en otras. Aviones de asalto, en cantidades elevadas, en continuos vuelos rasantes, bombardeaban y ametrallaban las concentraciones de tropas y los puntos de resistencia, cumpliendo a maravillas la misión confiada: Que nadie ni nada se opusiera en el camino de la invasión. También las bombas incendiarias, empleadas por primera vez en gran escala facilitaron la invasión debilitando grandemente la posible resistencia.

El resultado ya lo hemos visto. Las naciones aliadas han pagado con la derrota su falta de preparación en el aire. Los alemanes en estas campañas han recogido el fruto de una continua y metódica preparación aérea, Arma que han empleado a fondo, porque siempre han tenido el dominio del aire. *Una Fuerza Aérea igual a la del enemigo es esencial; y para ser efectiva debe mantenerse con sus reservas en potencial, pudiendo aumentar su poder la calidad del personal y material, pero, sobre todo, la seguridad de los aprovisionamientos necesarios hasta el final.*