

Política Aérea

Enseñanzas de la guerra Por Rafael Baquera Alvarez CORONEL DE AVIACIÓN

En esta guerra, que ya dura cerca de tres años, y de la que nosotros estamos padeciendo sus coletazos, se han visto cosas que, aunque ya aprendidas en nuestra Cruzada, la enseñanza práctica y real, con la violencia de ésta, nos las confirman rotundamente. Son ellas tres consecuencias que hay que tomar como axiomas indiscutibles e irremplazables: la necesidad absoluta de que tanto sobre tierra como sobre mar, para poder obtener la victoria, y aun para poder moverse, es imprescindible el dominio del aire; que es asimismo indispensable una verdadera compenetración entre los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire para que la cooperación necesaria tenga los resultados apetecidos, y que el Ejército del Aire ha demostrado que él solo puede ocupar territorio enemigo fuertemente defendido desde tierra teniendo previamente el dominio del aire, y que su acción en el campo estratégico coopera con gran eficacia a la victoria de los Ejércitos de Tierra y Mar.

Al empezar las hostilidades entre Alemania y Polonia, la primera empleó a fondo parte de su Ejército del Aire para conseguir el dominio inmediato; para ello lanzó sus bombarderos en pleno día contra los aerodromos enemigos, bien protegidos por caza, y destruía tanto los aerodromos y los aviones en ellos estacionados, como la caza enemiga que salía al aire a impedir el bombardeo; con estas acciones, puramente aéreas, consiguió en tres días destruir completamente la Aviación polaca, y continuó haciendo bombardeos estratégicos sobre estaciones ferroviarias, nudos de carreteras, centros de aprovisionamiento, etc., estableciendo tal desorden en la retaguardia y en sus centros vitales, que fué completamente imposible hacer llegar refuerzos al frente; ya con el dominio del aire, la actuación de la Aviación de cooperación con tierra fué muy fructífera, y a ella se debe en gran parte la rapidez de la victoria sobre Polonia, que mereció que se diera a esta campaña el calificativo de "relámpago", ya que duró exactamente diecinueve días. Sin el previo dominio del aire, esto hubiera sido imposible; la Aviación de cooperación permitió romper el frente rápidamente, y se dedicó después a la explotación de la victoria, ametrallando a las tropas en su retirada, evitando que los dispersos Ejércitos de Tierra se unieran y reorganizaran y bombardeando intensamente los puentes, líneas ferroviarias y toda clase de nudos de comunicaciones, impidiendo así la llegada de refuerzos.

En la campaña de Noruega (abril de 1940) tiene la Aviación igualmente un papel destacado; empieza por reconocimientos ofensivos sobre los puertos y la Escuadra inglesa, hundiendo varias unidades, y llegado el momento de cooperación con la Marina alemana, gran cantidad de *Ju-52*, cargados de tropas, apoyados por otros de bombardeo y caza,

ocupan los aerodromos noruegos de Stavanger y Kristiansand, a pesar de las condiciones meteorológicas, completamente adversas; aquí hay poca Aviación contraria, por lo que el dominio del aire fué fácil desde el principio. Al día siguiente de la conquista de la capital de Noruega, efectuada por tropas del aire desembarcadas en un aerodromo de sus inmediaciones, una Escuadra aérea de *He-III* y *Ju-87* atacan a un fuerte convoy marítimo inglés que se dirigía hacia Bergen, ya ocupado por las fuerzas del Reich, hundiéndoles o averiándoles un acorazado y varias unidades diversas, dispersándolo y obligándole a retirarse a su base de partida. Durante todo el tiempo de esta campaña—hasta el 10 de junio que terminó—la Luftwaffe efectuó numerosos servicios de cooperación con la Marina, y de transporte de tropas y material, así como reconocimientos que tenían constantemente al Mando al corriente de los movimientos de la Escuadra enemiga. Al dominar el aire tuvo asimismo, si no el completo dominio del mar, sí el necesario para que pudiesen los convoyes marítimos completar la ocupación del país, y destruyeron gran cantidad de tonelaje inglés con sus bombarderos.

Una vez dominada la campaña de Noruega, el Führer ordena el comienzo de la campaña del Oeste, y el 10 de mayo la Aviación francesa sufre su primer ataque en sus bases, perdiendo en ellas gran número de aviones; al mismo tiempo la Luftwaffe, siguiendo la misma táctica que en Polonia, que tan buenos resultados le dió, bombardea intensamente los nudos de comunicaciones, fábricas, estaciones, carreteras y objetivos militares de todas clases. Coincidiendo con esta acción, otra Escuadra aérea lanza paracaidistas en varios puntos de Bruselas, ocupando con estas fuerzas el aerodromo de Rotterdam, a 80 kilómetros a retaguardia del frente enemigo; esta operación es un modelo en su género, pues ocupado el aerodromo por los paracaidistas en medio de un gran bombardeo propio, inmediatamente por radio se dió cuenta de la operación, y empezaron a llegar aviones de transporte *Ju-52*, desembarcando en poco tiempo un Ejército de cerca de 20.000 hombres; también es indudable que sin el dominio del aire tampoco hubiera sido esta operación factible.

Otro hecho notable en esta campaña fué la ocupación del fuerte Eben Emael, que, tenido por inexpugnable, fué ocupado por fuerzas aéreas llevadas cerca del fuerte en planeadores remolcados, y una de cuyas secciones tomó tierra encima del fuerte, volando su coraza y obligando a su guarnición, compuesta por cerca de 1.000 hombres, a rendirse a esta pequeña tropa. Continúa la cooperación con las fuerzas terrestres, actuando en objetivos tácticos en íntima colaboración con las tropas, y sobre objetivos estratégicos, bombardeando

ferrocarriles, carreteras, fábricas de material de guerra y aerodromos, donde destruyen diariamente gran número de aviones. En estos días la lucha entre alemanes y aliados para obtener el dominio del aire, que sabemos decisivo para la victoria, es terrible; en los cinco días que duró la resistencia de Holanda fueron destruidos en Francia más de 1.300 aviones y 100 aerodromos; el dominio del aire estaba conseguido, y las unidades de cooperación y *Stukas*, actuando con las tropas de tierra, consiguen romper la línea Maginot. Sigue la acción de la Luftwaffe en cooperación con tierra, culminando en la persecución y aniquilamiento del Ejército aliado en su retirada a Dunquerque y el bombardeo constante sobre este puerto, con lo que impidió que aquél pudiera embarcar nada de su material, destruyendo al mismo tiempo gran número de barcos con tropas. Se ve nuevamente en este período el papel preponderante que tuvo la Aviación, y es indudable que sin su actuación y el imprescindible dominio del aire no se hubieran conseguido esos resultados, y en tan poco tiempo y con tan reducido número de bajas en comparación con las que tuvo el enemigo; en esta batalla de los Países Bajos y Francia fué constante e íntima la colaboración entre los dos Ejércitos (Tierra y Aire), y gracias a ella el resultado fué el ya conocido.

Después del armisticio la Luftwaffe se dedica intensamente al bombardeo de las Islas Británicas en sus fábricas, aerodromos, puertos, estaciones ferroviarias y, en general, contra toda la industria de guerra, y especialmente aeronáutica, entablando numerosos combates con la R. A. F., derribando en ellos, durante la llamada "batalla de Inglaterra", cerca de 3.000 aviones.

Al mismo tiempo la Aviación italiana—ya en guerra—bombardea con intensidad la isla de Malta, y la inglesa los puertos italianos de Africa y del Continente, así como la Escuadra italiana. En este teatro de la guerra no está conseguido el dominio del aire por ninguno de los contendientes, y, concretamente, en Abisinia este dominio es inglés, lo que da lugar a la pérdida de aquel territorio italiano, pese a la heroica resistencia de sus defensores.

En el Mediterráneo es donde más palpablemente se ha demostrado, a lo largo de la guerra, que el dominio del aire es el que marca la ruta del vencedor; al entrar Italia en la guerra el dominio del mar era totalmente inglés, por tener éstos una fuerte Escuadra en el Mediterráneo Oriental y otra en el Occidental; además, en el centro está Malta, baluarte estratégico situado magníficamente por la Naturaleza y que Inglaterra tiene fuertemente artillado y defendido con Aviación; esta situación y las fuerzas que tenían en la isla y Egipto les hizo adquirir al principio el dominio del aire, y gracias a él las fuerzas terrestres llegaron en su avance hasta cerca de Trípoli; fué entonces cuando el Führer decidió apoyar con sus Ejércitos a los italianos, y envió a Africa y Sicilia parte de sus fuerzas aéreas, en especial de bombardeo en picado y caza, y conseguido por el Eje el dominio del aire, recuperan la Cirenaica casi en su totalidad, fijando el frente en las fronteras de Egipto; para poder pasar convoyes italoalemanes desde Europa a Africa, intensifican con gran violencia sus bombardeos sobre Malta, con lo que consiguen fijar las fuerzas aéreas y marítimas inglesas, impidiéndoles todo movimiento que pueda cortar el convoy marítimo, que entretanto pasa; esta nueva táctica les permite concentrar en Africa fuerzas suficientes de todas clases para, con la cooperación de Aviación, batir al enemigo; ésta actúa al mismo tiempo sobre toda clase de convoyes marítimos o barcos que

navegan por este mar, haciendo que el "premier" inglés diga en la Cámara de los Comunes que el paso por el Mediterráneo es prohibitivo.

Sólo el dominio del aire hizo relativamente fácil la total ocupación de Grecia y las islas del mar Egeo, culminando con la conquista de Creta, operación modelo en su género, de la que se sacan grandes enseñanzas y doctrina, y fué ejemplo magnífico de las posibilidades de este nuevo Ejército cuando cuenta con los elementos necesarios y está bien mandado. En ella se observa cómo no obstante el total dominio marítimo inglés, y aun contando con varios portaviones, y Aviación en la isla, el absoluto dominio del aire conseguido por el Eje antes de comenzar la operación obliga a los portaviones a huir hacia el mar Rojo, así como a la poca Aviación que queda en la isla; es indudable que sin haber conseguido este dominio, y teniendo los ingleses el del mar, hubiera sido completamente imposible la operación; aquí la Infantería del aire sustituyó a la del Ejército de tierra, y cumplió a maravilla su papel, continuando después el avance apoyada por las fuerzas del aire.

Es igualmente conocida la actuación de la Aviación en el frente ruso, donde en los primeros días de la ofensiva perdieron éstos cerca de 10.000 aviones; con ello consiguió el Eje el tan necesario dominio del aire, y vinieron los veloces avances hacia el interior de Rusia, que únicamente fueron detenidos por el riguroso invierno pasado; al iniciarse este año la ofensiva alemana sobre Kerch, primero, y después sobre Sebastopol, se ha podido observar que se ha hecho con el empleo de grandes masas de Aviación; la rotura del frente en la península de Kerch se hizo preparando el avance a fuerza de bombardeo en picado sobre las poderosísimas fortificaciones que los rusos habían acumulado allí durante todo el invierno; es indudable que sin ello, y teniendo el enemigo las dos orillas del frente, en las que acumularon toda su flota del mar Negro, hubiera sido completamente imposible la ocupación de esta pequeña península. En el sitio de Sebastopol tuvieron especialmente los *Stukas* a su cargo el esfuerzo máximo para la rotura del frente y ocupación de sus numerosos fortines, y antes de iniciarse el avance estuvieron durante varios días ininterrumpidamente bombardeando las numerosas obras de fortificación, cooperando después con las tropas de Tierra, en íntima compenetración, a la consecución de la victoria. Prueba de lo decisivo que para la victoria es el dominio del aire es, que los rusos, creyéndolo así, llevaron a Sebastopol, aun con grandes probabilidades de perderlo, al portaviones *Stalín* para tratar de compensar la falta de Aviación terrestre que experimentaban.

Todo lo escrito, que sólo es la escueta exposición de los hechos, demuestra que tanto en el mar como en tierra el dominio del aire es imprescindible para obtener la victoria, y que ésta, aun poseyendo un Ejército terrestre fuerte y una poderosa Armada, si no se posee sobre todo una poderosa y eficiente Aviación, con personal muy entrenado y con todo el material necesario para poderlo usar en cualquier momento, no se conseguirá. No olvidemos la lección que hemos aprendido sobre Francia, y recapitemos sobre el interesante artículo del Teniente coronel Martínez Merino, "Estudios sobre un cadáver", publicado en esta Revista.

España es una península, y por ello es verdad que hay que mirar al mar; pero como una Armada sin una Aviación poderosa está condenada a ser destruída, antes hay que mirar al cielo y conseguir un Ejército del Aire como el que España necesita.