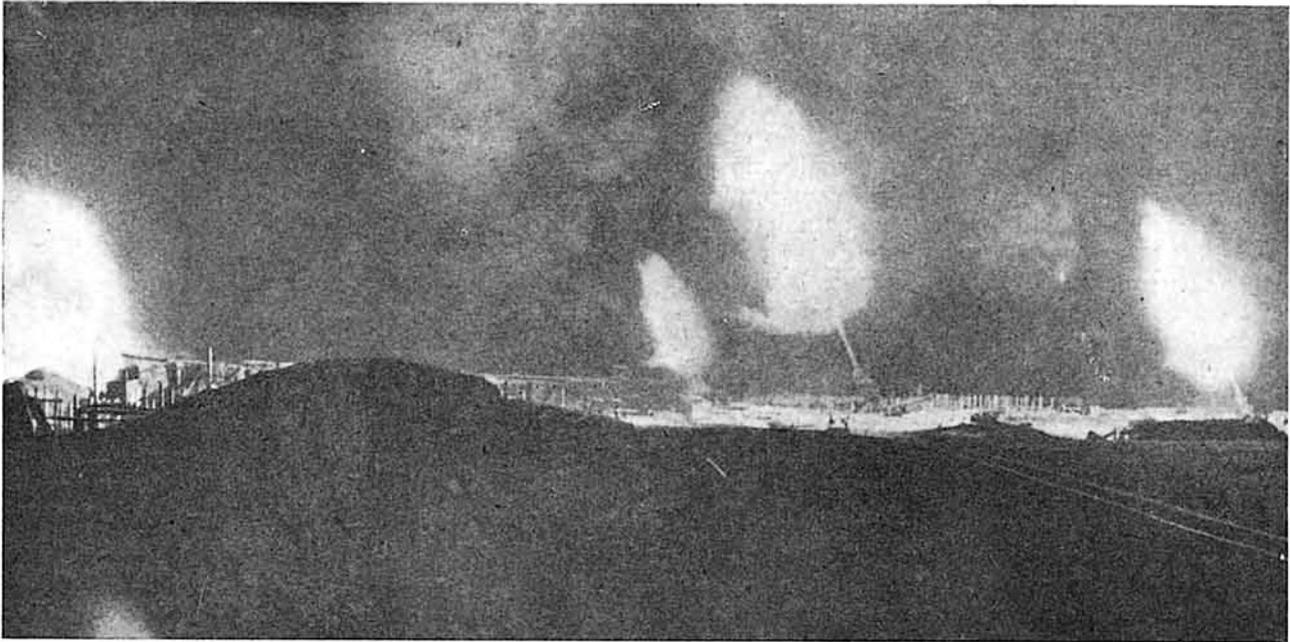


# Bombardeo nocturno de poblaciones

Por el Coronel LLOP



Habiéndose intensificado la acción nocturna de los aparatos de bombardeo, hasta el punto de ser hecho corriente los ataques a poblaciones por grandes masas de aviones, en forma tal que casi a diario nos llega la noticia del bombardeo de tal o cual lugar, con "daños muy considerables y teniendo que lamentar gran número de muertos", parece oportuno llamar la atención sobre el esfuerzo gigantesco que representa el sostenimiento en forma casi continua de estas acciones, así como sobre las dificultades de todo orden que se presentan para su ejecución.

Estos ataques nocturnos son realizados por grandes masas de aviones, pues de otro modo no podrían obtenerse resultados materiales suficientes para impresionar a la población sobre la cual se actúa, sobre cuyos sentimientos se trata de presionar. La destrucción de tal o cual barrio de esta o de la otra ciudad no puede crear una situación material con fuerza suficiente para actuar en la marcha general de la guerra, si no es que en esa acción se destruyen elementos guerreros de importancia y se aniquilan, o cuando menos se paralizan (lo que equivale a su destrucción temporal), las fuentes productoras de dichos elementos. No dándose esta circunstancia en la mayoría de los lugares atacados últimamente, hay que buscar, como móvil de ataques que tan costosos resultan para quienes los realizan, la destrucción de la moral del enemigo allí donde ésta pueda ser más débil; es decir, en su retaguardia.

Si una tal política de empleo del Arma aérea es acertada o no, no puede juzgarse en el momento presente, pues los frutos de tal siembra de destrucciones pueden

clasificarse entre los que podrían recogerse a la larga y únicamente cuando la acción pueda mantenerse hasta el fin, puesto que no basta la siembra, sino que es preciso el sostenimiento de grandes cuidados para llegar a la recolección. Hasta el momento, y quizá por no haber existido potencia capaz del sostenimiento de estas acciones, lo cierto es que los resultados no han correspondido a las esperanzas puestas en ello, sino que, por el contrario, en gran número de casos la moral de retaguardia de las poblaciones civiles se ha endurecido, fortaleciéndose en la desgracia, y se ha creado con esta desgracia y peligro común una moral de frente.

Parece ser que aquel que ha perdido su casa se encoleriza, pero no se abate; ya lo ha perdido todo y nada le queda que perder; para él la guerra debe continuar hasta el último momento y es el más activo y desinteresado agente que pudiera encontrar un Poder para cortar murmuraciones, reprimir toda manifestación de descontento y combatir el menor desfallecimiento. La victoria proporcionará la soñada indemnización al damnificado; la derrota o una paz de compromiso nada le resolverá. Sólo apetece entonces la guerra hasta la victoria.

Cierto es que son más lo que pueden sentir el temor de ver sus hogares destruidos que aquellos que ya los han perdido; pero en cambio, éstos son más activos, y siempre los menos se imponen a los más. Claro está que, como se ha dicho anteriormente, falta la experiencia de una acción llevada hasta el fin; pero hasta el momento hemos de juzgar los resultados obtenidos por lo acontecido hasta el momento: primero, con los

bombardeos alemanes sobre Inglaterra, y después, con los de las potencias anglosajonas sobre Alemania e Italia. Mientras estos bombardeos pudieron ejecutarse de día y sobre objetivos claros y netamente militares, los resultados obtenidos fueron excelentes, lográndose la paralización de ciertas industrias, alguna de cuyas ramas había sido aniquilada.

Esta paralización fué siempre pasajera, y debió de ser periódicamente para que sus efectos fuesen decisivos. Por el contrario, los bombardeos sobre poblaciones, según el principio "todo es enemigo", no han llevado por ahora a resultados tangibles. En la realización de uno de estos bombardeos hemos dicho que interviene gran número de aparatos, los cuales no pueden despegar, naturalmente, de un solo campo, puesto que las acciones, dado el estado en que actualmente se encuentran las aviaciones en lucha, han de ser casi forzosamente nocturnas, y no existen campos capacitados para el despegue en un cierto espacio de tiempo forzosamente corto de más de 30 ó 40 grandes bombarderos, por el cual es necesario recurrir al empleo simultáneo de un número de campos equipados especialmente para vuelos nocturnos y que necesariamente han de encontrarse entre sí suficientemente distanciados. El despegue y reunión de los aparatos que parten de un mismo campo requiere tiempo y espacio y ofrece ya de por sí ciertas dificultades, siendo forzoso disponer de un espacio de reunión que desempeñe el papel de un verdadero punto inicial desde el cual parte a marcha hacia el enemigo. El grado de instrucción que han de poseer las tripulaciones de estos aviones no necesita encarecerse, pues cualquier aviador comprenderá fácilmente las dificultades que encierra la reunión de varias unidades en un punto y hora determinado, por la absoluta precisión con que ha de procederse en cuanto a los itinerarios, alturas y horarios de vuelo en evitación de la tragedia que puede presentarse a la menor alteración del plan previsto.

La marcha hacia el enemigo, una vez organizada la columna de aviones, ofrece menores dificultades, aun cuando, naturalmente, no está exenta de ellas.

Los aviones marchan por lo general en una o varias hileras a diferentes alturas que deben observarse con rigor durante la ejecución del servicio. Cada aparato marcha por sí siguiendo al anterior a una distancia de seguridad, que depende, por lo general, de las condiciones de visibilidad, adquiriendo una importancia notable la fase de luna y la nubosidad existente. Con buenas condiciones atmosféricas, 600 metros parece ser una distancia aceptable, lo que proporciona un desfase de seis segundos calculando la marcha de los aviones a unos 360 kilómetros por hora.

Como se ha dicho, cada aparato sigue al anterior, correspondiendo la responsabilidad en cuanto a la conducción de los aviones sobre el objetivo a una "cabeza" compuesta por aparatos o tripulaciones especiales. Aquí, como en la ejecución del bombardeo, la cualidad primordial que ha de exigirse a las tripulaciones es el mantenimiento de una absoluta disciplina.

Ningún aparato puede abandonar la formación ni maniobrar por sí. Naturalmente, apetecería al piloto de un avión que cae bajo la acción de los reflectores ene-

migos sustraerse a ella inmediatamente mediante la realización de maniobras bruscas y principalmente cambiando, con la mayor rapidez posible, la altura; pero esto podría introducir la confusión y dar lugar, al ser realizado simultánea o consecutivamente por varios aviones, a verdaderas catástrofes, produciéndose por accidentes las bajas que quizá no hubiese llegado a causar la acción del enemigo. Así, pues, ningún aparato puede alterar su vuelo por la acción enemiga, ya sea ésta ejercida mediante el empleo de reflectores, artillería o la misma y temible caza nocturna, de la cual habrá de defenderse mediante el empleo de las armas de a bordo, pero sin apelar en absoluto a la maniobra. Es posible que en esta forma se produzcan bajas; seguramente se producirán; pero en toda acción de guerra éstas son inevitables, y ha de atenderse en primer lugar a la mejor consecución de los fines propuestos.

La ejecución del bombardeo es dirigida, como la navegación, por la "cabeza", la cual es en cierto modo conducida por radiogoniómetros y radiofaro, amén de cuantos ingenios pueden ser empleados por agentes introducidos en el país sobre el que se actúa. Esta cabeza emplea con profusión la bomba incendiaria, a fin de que los incendios provocados, visibles a distancia en forma de puntitos luminosos, puedan servir de guía a los aparatos de bombardeo.

El bombardeo se efectúa sobre el espacio señalado por el grupo de cabeza, ayudándose los primeros aparatos con el empleo de bombas de iluminación; los demás aviones no tienen sino continuar lanzando sus bombas sobre la parte atacada por los anteriores, y cuyos efectos son bien visibles en la noche.

Según criterio aliado, no es preciso una gran precisión en el tiro, pues "no puede fallarse una ciudad de cinco kilómetros de larga por dos de ancha".

Ningún aparato debe preocuparse más que de sí mismo, y así en la misma forma que para llegar se realiza el vuelo de regreso hasta llegar a un lugar de dislocación, desde el cual las formaciones se dirigen a sus respectivos aerodromos, en cuyas inmediaciones existen zonas de espera desde las cuales se van desprendiendo de sus formaciones los aparatos para la toma de tierra.

El bombardeo se ha realizado y las formaciones han sufrido un cierto número de bajas. De las informaciones de estos "raids" de bombardeo que hacen los periódicos anglosajones (ya que la Prensa del Eje es extremadamente cautelosa), puede deducirse que una pérdida del 5 al 10 por 100 corresponde a un "raid" realizado con éxito. Tomando este dato como cierto, tendremos que un avión de bombardeo podrá realizar de diez a veinte servicios antes de terminar su vida por la acción del enemigo. Si tenemos en cuenta que esta actividad aérea lleva consigo un desgaste y una cierta probabilidad de accidentes, tendremos en realidad aumentado este número y podremos calcular de diez a quince servicios los que constituyen la vida de un avión, y lo que es más sensible, la de una tripulación; es decir, que cada quince servicios se consume una promoción de pilotos, de radios, de mecánicos, etc., etc.

La pérdida de estas tripulaciones no es sensible únicamente en cuanto supone la pérdida de unos seres hu-

manos, sino que es preciso considerar el esfuerzo que es necesario realizar para conseguir la constitución de estas tripulaciones y el logro de un suficiente grado de instrucción de las mismas.

La tripulación de un avión es cara, no sólo en cuanto al dinero se refiere, sino en cuanto atañe al tiempo que es preciso que transcurra hasta completar su instrucción y en las energías que se absorben para lograr ésta, así como las que posteriormente se gastan para mantener y perfeccionar su entrenamiento. Esta instrucción y entrenamiento de las tripulaciones requiere a su vez un gran gasto de material y un consumo extraordinario de energías que han de sustraerse a otras empresas militares.

Con ser la más costosa la renovación del personal, no deja de ofrecer dificultades la necesidad de atender a la imprescindible reposición del material. Un aparato de gran bombardeo, un cuatrimotor, ha de sufrir la intervención de unos trescientos obreros, en forma que, para conseguir la construcción y equipo simultáneos de una serie de 1.000 aviones, sería preciso disponer de un verdadero ejército de trabajadores.

Naturalmente las fábricas no se construyen solas ni las materias que han de ser en ellas empleadas, así como los elementos necesarios para la transformación de éstas se encuentran por gracia de la varita mágica de una hada aviadora, sino que es preciso que este ejército de trabajadores sea asistido por otro ejército de sirvientes.

Así pues, para la obtención de una de esas fantásticas flotas aéreas de que nos habla la Prensa, no bastaría la existencia de colosales industrias, sino que sería preciso dedicar a lograr el perfeccionamiento de la existencia de sus tripulaciones, la casi totalidad de las energías de un país.

Cuando nos referimos a las tripulaciones cuya pérdida es particularmente sensible por la dificultad de su reposición, tuvimos únicamente en cuenta la existencia de los técnicos voladores; pero para que uno de éstos pueda cumplir en el aire su misión es preciso la existencia en tierra de otro gran número de técnicos que faciliten y hagan posible su labor y cuya formación es asimismo muy costosa, si bien presentan éstos la ventaja de no necesitar una reposición tan constante como precisa todo el personal volante. Efectivamente, cuando una escuadra despega, quedan en tierra gran número de mecánicos montadores, electricistas, armeros, meteorólogos, radios, etc., etc., sin cuyo trabajo no podría realizarse el vuelo, pudiendo calcularse que por cada avión quedan en tierra de 70 a 80 hombres.

Según cálculos norteamericanos, en un "raid" en el que tomen parte un millar de aviones (150 cuatrimotores y 850 bimotores) precisa el vuelo de 5.000 hombres, quedándose en tierra 80.000, y se pierde generalmente hasta un 10 por 100 de aquella parte que es más difícil reponer.

Un arma tan cara en energías nacionales y cuyo desgaste natural es tan rápido, ha de sufrir unas pérdidas extremadamente dolorosas por la dificultad de su reposición. Estas circunstancias imponen la necesidad de que su empleo sea cuidadosamente dosificado. El principio militar de la economía de medios y la necesidad de lograr la superioridad de fuerzas parecen oponerse entre sí, y su armonía en el empleo del Arma aérea sólo puede lograrse a base de dedicar casi todo el esfuerzo en una sola dirección. Hasta el momento no se ha hecho así, y quizá por ello los resultados no hayan correspondido a las esperanzas cifradas en las acciones emprendidas contra la población civil mientras otras preocupaciones militares sujetan la atención del Mando.

