



EMPLEO DE LAS FUERZAS AÉREAS EN LA GUERRA ACTUAL

Por el Coronel SEDANO

Entre los muchos problemas que origina la organización de las fuerzas aéreas, el más interesante y el que más apasiona a profesionales y técnicos de los distintos países consiste en determinar el empleo que a las formaciones del Arma aérea debe darse y su adecuada distribución. Es decir: a qué cometidos y misiones distintas se atiende con estas formaciones, de quién dependen orgánicamente y qué relación tienen algunas de ellas con las otras dos Armas.

Quedaron ya muy lejos aquellos días en que las unidades de caza, bombardeo y reconocimiento al servicio del Ejército, juntamente con algunas escuadrillas de hidros dependientes de la Marina—distribución clásica de unidades y aviones, que nació en la guerra europea—, quedaba comprendida y clasificada toda la potencia aérea de un Estado.

Terminada la guerra, en 1921, el General italiano Douhet, en su libro *La Vittoria de l'Air*, mantiene como principio la teoría de organizar un Arma aérea independiente, en oposición con las fuerzas aéreas dependientes del Ejército y de la Marina que existían entonces, a las que califica de aviones *auxiliares*. Basa

su tesis en que la utilización de estas aviones auxiliares está subordinada a la *supremacía en el aire*, que sólo el Arma aérea está en condiciones de conquistar. Después, de deducción en deducción para aumentar la potencia del Arma aérea independiente, llega a la consecuencia de suprimir las aviones auxiliares con el fin de no restarla efectivos, pues afirma que proceder de otro modo sería crear dificultades a la conquista de la supremacía aérea, y preconiza entonces, crear una potente aviación de bombardeo dotada de un armamento defensivo que la permita vencer la oposición aérea del adversario y llevar la guerra total a la retaguardia del enemigo.

Estos conceptos originan en Italia, entre los años 1927 y 1930, una enconada polémica, y en ella las ideas del General Douhet se afirman y se precisan. Se salen del campo de la guerra aérea e invaden el cuadro general de la guerra y los principios de la estrategia; pues Douhet, para fijar ideas en sus libros, aplica sus teorías a la eventualidad de un conflicto armado en que su país se supone mezclado y baraja presupuestos, recursos y fronteras terrestres y marítimas.

Estas teorías ejercen en aquella época marcado influjo en la organización aérea de varios países. En Italia, en Francia, en la misma Inglaterra, se habla y se escribe de *aviación independiente* y de *Armada aérea independiente*. Se escribe y se legisla. Se crean grandes unidades aéreas autónomas, cuya misión es llevar la guerra a la retaguardia enemiga y a sus fuentes de energía, prescindiendo por completo de lo que pueda ocurrir en los frentes terrestres y marítimos. Bien es verdad que en estas organizaciones subsisten las avia- ciones auxiliares, pomposamente bautizadas de "avia- ciones de cooperación" con el Ejército y la Marina, y también formaciones autónomas de caza destinadas a enfrentarse con la aviación independiente enemiga. Los principios del General influyeron en la organización, pero no se seguían exactamente.

Pero la guerra, la gran maestra, reduce el problema con sus enseñanzas a sus justos límites. Los *axiomas* de 1930 sufren grandes modificaciones. Desaparecen las denominaciones de Aviación y Armada independien- te sustituidas por otras, y *es la estrecha cooperación y la perfecta coordinación* de las tres Armas—Aire, Tierra y Mar—la característica más señalada de la actual conti- enda y la que marca el camino a seguir.

El bombardeo potentemente armado, destruyendo en pleno día la retaguardia del enemigo, imperturbable ante la reacción de su caza y de sus baterías antiaé- reas, tiene que enmascarar sus misiones y aprovechar la oscuridad de la noche o de la mala visibilidad, en la mayoría de los casos; o bien recurrir a la protección de la caza propia o ponerse fuera de la zona de eficacia de la A. A. y de las intercepciones del enemigo (bom- bardeo estratosférico por encima de los 10.000 metros). Ha aumentado considerablemente su radio de acción, su potencia destructora—¿qué atrás quedaron ya los 1.000 kilogramos de carga de bombas a 1.000 kilóme- tros de distancia, fórmula que representaba el límite ideal del bombardero de 1934!—y su velocidad por en- cima de los 600 kms/h. Su poder ha alcanzado cifras entonces insospechadas. Pero de su empleo real, al que se imaginó en las teorías en boga en 1930, existe mar- cada diferencia.

Además, su utilización, aunque tenga lugar sobre puntos alejados de los frentes, está siempre, o casi siem- pre, ligada a las necesidades de las Armas de superfi- cie—razón por la que la palabra *independiente* apli- cada a la aviación estratégica ha perdido actualidad—, aunque esta coordinación del Arma aérea con sus Ar- mas hermanas tenga lugar en muchos casos, únicamen- te en las decisiones del Alto Mando; sin que, por otra parte, esta coordinación suponga dependencia, pues la dependencia de un Arma con relación a otra, según enseña también esta guerra en multitud de casos, la marca la naturaleza de la misión a realizar.

Aparecen nuevas modalidades de empleo del Arma aérea que multiplican las misiones a que se destinan sus unidades, y que si al principio constituyen ingenio- sas iniciativas para sorprender al enemigo, pronto la ventaja que aportan al bando que las pone en punto y utiliza con éxito, obliga al contrario a seguirlas y se convierten en imprescindibles. Se tiende por ello a la especialización, otra característica marcada de la gue-

rra actual. Especialización en las misiones y especia- lización en las unidades aéreas. Muchas de ellas con- seguidas con diversas versiones del mismo tipo de avión, aunque con distinto equipo y distinta prepara- ción de las tripulaciones.

Como consecuencia de esta acusada especialización en misiones y cometidos, que, como ya hemos dicho, es señalada característica de la actual contienda, resultan forzosamente numerosas las distintas clases de uni- dades del Arma aérea; pero si se analiza esta varie- dad de unidades, claramente se puede percibir que si tienen por misión combatir, se encontrarán forzosamen- te clasificadas en uno de los tres tipos de aviación que vamos a mencionar: aviación táctica, aviación estra- tégica o aviación defensiva.

El predominio sobre las otras, de una de estas tres ramas, dará carácter a la "guerra aérea" que entonces se desencadene. La guerra aérea total que imaginó Douhet en 1921 tiene cierta semejanza con la que lle- van a cabo actualmente las grandes formaciones de aviación estratégica, cada vez más organizada y tem-ible.

Pero, como decíamos antes, aquel crucero aéreo o avión en batalla ideal, de tipo único y equipo homogé- neo, provisto de gran poder combativo contra el ene- migo aéreo y contra la superficie para poderse impo- ner en las circunstancias más adversas, con que soñó el General italiano, no llega a ser realidad tangible en esta guerra. "*Ofrece la ventaja psicológica y militar—es- cribía entonces el General, refiriéndose a su avión tipo—de funcionar como unidad integral, capaz tanto de bom- bardear como de combatir, en lugar de un equipo compuesto de dos tipos que pueden ser fácilmente separados, y de los cuales uno puede sólo combatir mientras el otro sólo puede bombardear.*" Pero esto en la práctica no puede reali- zarse. Cuantas veces se ha pensado en esta guerra que se estaba a punto de encontrar la solución buscada, las bruscas y duras lecciones de la realidad enseñaban que nada se había conseguido sobre este punto. Y es que la facultad de combatir en el aire tiene que sacrificar- se ante la capacidad de bombardeo, y al contrario.

Esta aviación estratégica, encargada de llevar la *guerra aérea pura* a la retaguardia enemiga, no está compuesta únicamente de un tipo uniforme de apar- tos. Han surgido misiones especiales, cometidos diver- sos que obligan a acudir a tipos distintos de aviones: bombarderos pesados y bombarderos medios constitu- yen el grueso de las grandes formaciones que concén- tricamente atacan a los objetivos esenciales para la vida y energía del país enemigo. Según la importancia y naturaleza del objetivo, la distancia que han de reco- rrer y otras muchas circunstancias, muchas de ellas imponderables antes de presentarse, se elegirán por sus cualidades unos tipos u otros, o una combinación de unos y otros. Pero además se necesitan para completar estas grandes concentraciones, que una noche atacan en bombardeo concentrado en espacio y tiempo, una gran urbe, una zona industrial o un puerto importan- te, bombarderos ligeros para ser empleados en misio- nes complementarias, y hasta bombarderos rasantes y bombarderos en picado. Unos actuarán altos, otros ba- jos; unos lanzarán bombas de cuatro toneladas a la

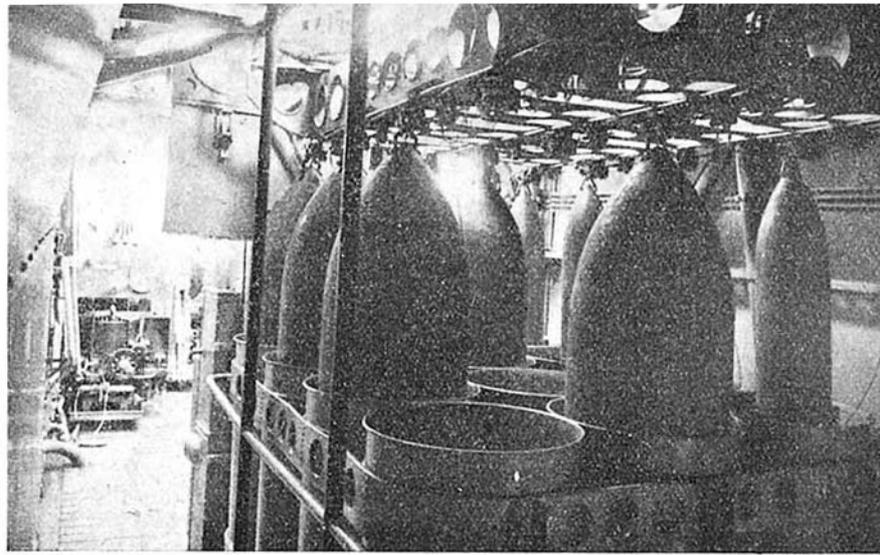
hora H sobre una zona representada por una minúscula cuadrícula del plano o a una señal dada por radio; los otros tendrán por misión cegar un puesto de reflectores o acallar una batería A. A., que previamente tendrán que localizar a vuelo bajo. Aquéllos, llamar únicamente la atención de la caza nocturna; otros, más avanzados, iluminar los objetivos con bengalas en paracaídas o lanzando bombas incendiarias para producir fuegos visibles desde lejos. Y todo ello con puntualidad de cronómetro y exactitud en altura y navegación.

De día, estas grandes concentraciones, sobre todo fuera del alcance de la caza, no son posibles; pero, todavía se requiere más variedad en unidades y características, para misiones de menor envergadura; pues más distintas pueden ser las circunstancias que se presenten y las necesidades a cumplir. Buen tiempo, mal tiempo; sorpresa, poca distancia para dar la alarma en el objetivo; si es de esperar reacción antiaérea de importancia; ataques sólo de hostigamiento; escolta de cazas de gran autonomía o no; son factores que hay que tener en cuenta y prever, para designar los elementos que se tienen que emplear en cada caso, ya que para resolver necesitan cualidades distintas, y el Mando necesitará tener dónde escoger.

Las aviaciones auxiliares del Ejército y de la Marina, que en los años que precedieron a la guerra habían tomado frondoso desarrollo bajo el nombre de "aviaciones de cooperación"—olvidando tal vez los principios de Douhet—, han quedado restringidas, con las designaciones de aviación de Ejército y aviación de Marina, a las unidades aéreas de información (reconocimiento, observación y exploración, que trabajan al servicio del Mando terrestre o del Mando naval).

El título de "cooperación", que produce confusión de conceptos por las ideas de antes de la guerra, tiende a desaparecer, aunque en algunos casos, en determinadas misiones de apoyo, se emplee aún como sinónimo de "coordinación". La aviación operativa embarcada (cazas, bombarderos ligeros y torpederos) puede representar esta aviación de "coordinación", o si se quiere de "cooperación", con el Mando naval. Es la que permite a una Escuadra naval tomar parte en la batalla aeronaval con la Flota enemiga, ponerse a cubierto de los golpes de mano de los aviones aislados o pequeñas formaciones aéreas enemigas, y desplazarse con una relativa seguridad fuera del radio de acción de la aviación estratégica enemiga situada en bases terrestres. Constituye la verdadera protección inmediata de la Flota, y muchas veces actuará combinando su acción con otras formaciones aéreas propias de mayor potencia y más numerosas, con bases terrestres. Generalmente su empleo se limitará a esta protección o "cobertura" de la Escuadra que acompaña, y su acción, aunque ofensiva en algunos momentos, será más bien defensiva, por lo menos con relación a la aviación enemiga con bases terrestres.

La aviación operativa, que coordina su acción con las fuerzas terrestres—que algunos confunden aún con la aviación de "cooperación" de antes de la guerra—, ha tomado desarrollo inusitado, y sus co-



Cámara de bombas de un bombardero pesado.

metidos y misiones se han multiplicado particularmente en la ofensiva. Toma verdaderamente con sus formaciones parte directa en la batalla terrestre. El vuelo rasante de sus unidades de cazatanques y de sus blindados aviones de asalto, ha de combinarse con los ataques en picado de los bombarderos de esta especialidad, para atacar a las tropas terrestres y posiciones enemigas, mientras los cazabombarderos, también en vuelo bajo, perturban el tráfico en las inmediaciones del frente, averían camiones y locomotoras, ciegan observatorios artilleros, y destruyen puntos obligados de paso, meticulosamente localizados. Su especialización y la potencia y variedad de su armamento para poder llevar a cabo sus distintos cometidos, crece cada día.

Pero todos estos cometidos y funciones de la aviación táctica, han de articularse y combinarse por un Mando aéreo asistido por numerosos servicios—que nunca podrán ser los de las fuerzas terrestres—, que coordinará sus directrices al desarrollo de la lucha y a los movimientos de las fuerzas de superficie, pero sin tener esa dependencia obligada del Mando terrestre, que en cambio debe tener la escuadrilla de reconocimiento de un C. E. o de una División, que es la misma del Grupo mecanizado de exploración o de las ambulancias divisionarias.

Por último, es la caza la encargada de impedir en el cielo propio la actuación de las formaciones enemigas y de permitir que las suyas, previa la conquista del dominio del aire, puedan realizar sus misiones; en cuanto a la aviación del servicio de costas, ésta vigila las aguas próximas y el tráfico marítimo y los protege, no solamente de la actividad aérea, sino también de las fuerzas navales ligeras del adversario y de sus ataques por sorpresa, principalmente de los submari-



Detalle de un centro nervioso del poder aéreo británico.

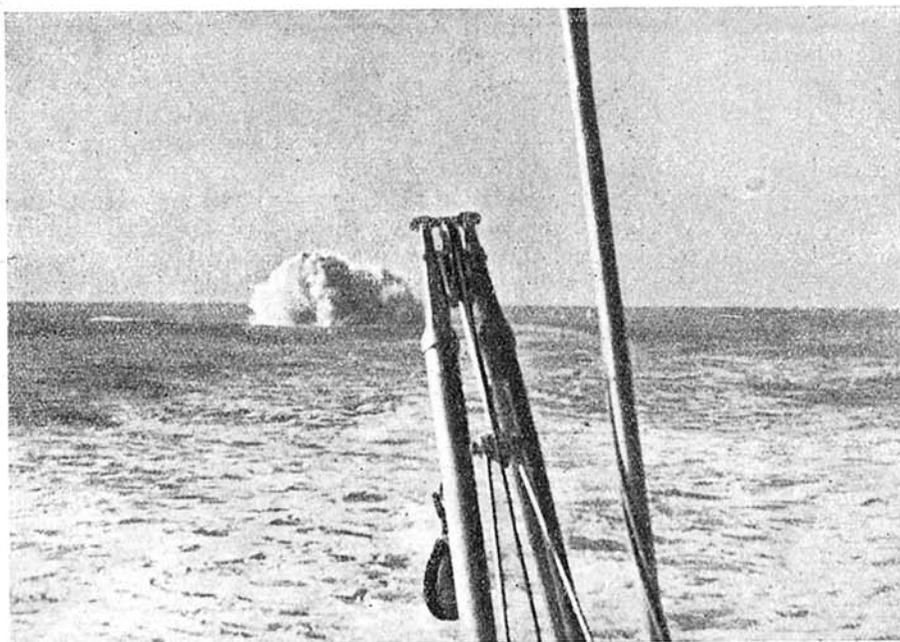


Potente formación de la aviación estratégica en vuelo sobre la Flota.

nos y buques rápidos. Tanto la caza como la aviación del servicio de costas tienen carácter defensivo—aun atacando—, y deben ser manejadas y armonizadas con otros elementos de la defensa aérea y de superficie, por Mandos aéreos de sector.

También enseña esta guerra que si el enemigo posee algo que se parezca a poder aéreo, la iniciación de toda ofensiva estratégica por tierra o por mar corresponde al Arma aérea. Únicamente después que el poder aéreo propio ha establecido el dominio del aire pueden esperar a desarrollar sus planes ofensivos las fuerzas de superficie. Sin el dominio de la aviación, las grandes ofensivas terrestres, la actividad de las grandes escuadras cerca de las aguas enemigas y los desembarcos por sorpresa, están expuestos a ser aniquilados desde el aire y condenados al fracaso.

Quedan muy atrás aquellos días que los Ejércitos, valiéndose únicamente de sus propios medios, rompían los frentes enemigos y avanzaban cientos de kilómetros en territorio que no les era propicio; o que las flotas navegaban audazmente, introduciéndose en la zona dominada por el enemigo. Hoy estas hazañas sólo



Bomba de profundidad lanzada por la aviación antisubmarina.

pueden llevarse a cabo bajo la protección de compactas formaciones de aviones con bases terrestres.

Cuantas veces se presentaron en la contienda casos análogos de ofensiva terrestre o naval, se ha confirmado plenamente este principio. Polonia, Noruega, la batalla de Francia; las operaciones navales del Mediterráneo y las campañas del Norte de África, flujo y reflujo estas últimas íntimamente ligado con la superioridad aérea; las ofensivas alemanas en Rusia en los veranos de 1941 y 1942; las operaciones y desembarcos en el Pacífico, y últimamente los desembarcos en Sicilia y

Salerno; fueron ofensivas iniciadas y apoyadas por la aviación, donde el dominio del aire precedía a la maniobra de superficie. En cambio, la batalla de Inglaterra y la evacuación del mar del Norte por la Flota inglesa, son pruebas palpables de que al no poderse alcanzar el dominio aéreo por los alemanes en la batalla de Inglaterra, y al no poder dominar la R. A. F. el cielo del mar del Norte, el proyecto de desembarco en las Islas, así como las operaciones navales inglesas de aquel mar, hubieron de ser abandonados.

Corresponden también al poder aéreo la destrucción de las bases navales y puntos de apoyo de la Flota enemiga. Puertos, diques, muelles y fortificaciones son martilleados sin descanso si se cuenta con la superioridad del aire. Para las fuerzas navales de línea esta misión puede ser cruenta y peligrosa. Su aviación embarcada no podrá oponerse a la procedente de las bases de tierra de que disponga el poder aéreo enemigo. Queda, por tanto, esta misión reservada a la aviación estratégica, secundada en algunos casos por fuerzas navales ligeras, de poder destructor forzosamente muy limitado.

Los países cuyo abastecimiento depende del tráfico marítimo, no deben olvidar otra enseñanza de esta guerra. Si bien todavía no se ha visto un país que quede completamente bloqueado por las fuerzas del aire adversarias, se ha percibido que este método puede llegar a ser temible en extremo, al intentarse frente a un enemigo. A fines del pasado año se admitía que aproximadamente una tercera parte del tonelaje hundido a Inglaterra podía ser achacado a la aviación.

Sin contar con los ataques a los mercantes en alta mar, ataques cuyas posibilidades van en aumento con el mayor radio de acción de los bombarderos, la actuación concentrada de la aviación estratégica contra los puertos de embarque y destino, puede hacer muy duras y expuestas las operaciones de carga y descarga. Este bloqueo aéreo no solamente podrá atacar a las líneas exteriores de suministros,

sino también a las del interior del país. Podrá ser así muy eficaz, y más rápido y total que el marítimo; pero para realizarlo con éxito habrá que contar con superioridad en el aire. La medida contra este bloqueo será combatir y derrotar a los aviones encargados de efectuarlo.

Otro principio confirmado por el curso de la guerra es, que lo mismo en el mar que en la tierra, la defensa contra la aviación, es otra aviación más poderosa, o por lo menos igual. La artillería antiaérea, las barreras de globos u otros elementos terrestres de defensa, pueden ser paliativos para obligar al enemigo a tomar más altura, perdiendo así precisión su bombardeo, o bien representan un riesgo para el atacante; pero para eliminar, o por lo menos neutralizar un ataque aéreo, se precisa una fuerza aérea más potente que la encargada de realizarlo. Otra cosa, nunca será medida radical.

La teoría del "equipo defensivo" a bordo de los barcos para poderse defender de los ataques desde el cielo de la aviación enemiga, trátase de cañones antiaéreos, globos de barrera e incluso aviones de cubierta, no es ya defendida en serio. El *Ilustrius*, portaviones inglés de potente armamento antiaéreo; los modernos acorazados *Prince of Wales*, inglés, y el *Bismarck*, alemán, que se creían eficazmente defendidos; el *Repulse*, el japonés *Haruna*, atestiguaron que contra los aviones atacantes nada pudo hacer su formidable "equipo". Se objetará que ni el *Bismarck*, el 27 de mayo de 1941, ni el *Repulse* y el *Prince of Wales*, el 8 de diciembre del mismo año, iban protegidos por caza embarcada en portaviones. Como se demostró prácticamente en el Pacífico el año 1942, esta caza hu-

biera resultado insuficiente ante la más potente de bases terrestres y gran autonomía.

Resumiendo, vemos que hemos señalado como enseñanzas de esta guerra, por lo que se refiere al empleo de las fuerzas del aire:

1.º Especialización en unidades aéreas y tipos de aviones—o por lo menos, en distintas versiones de cada tipo—, en oposición con las doctrinas de antes de la guerra. Existencia de tres acusadas clases de aviación de primera línea, que agrupan estas distintas especialidades.

2.º Destacada tendencia al aumento de autonomía en casi todos estos tipos; y en todos, esfuerzos muy señalados para aumentar y reforzar el armamento y los medios de a bordo.

3.º Desaparecen las denominaciones de "aviación independiente" y tienden a desaparecer las de "aviación de cooperación".

4.º Muchas de las doctrinas de Douhet han sufrido modificaciones fundamentales de concepto. Al anunciar la guerra aérea total acertó desde luego, y aún se quedó corto.

5.º La aviación inicia toda ofensiva estratégica, a poco poder aéreo que tenga el enemigo. Sin el previo dominio del aire no se puede emprender ninguna ofensiva naval o terrestre de alguna envergadura.

6.º El bloqueo de un país enemigo, además de ser un cometido de las fuerzas navales, ha pasado a ser función también de las fuerzas aéreas.

7.º Sólo el poder de las fuerzas aéreas, puede eliminar o neutralizar el ataque de las fuerzas aéreas.

