



Coronel SEDANO

*Si la guerra, como consecuencia de la aparición de nuevas armas que dan origen a nuevos métodos de combate, sufre constante evolución, el incesante desarrollo del material y de los medios de combate del Arma aérea, que proporcionan para su aplicación nuevos recursos y posibilidades, da lugar, a que los principios que constituyen la doctrina de empleo de esta Arma, sufran con frecuencia hondas modificaciones, que incluso, pueden afectar conceptos básicos siempre tenidos como incontrovertibles.*

*Esta guerra, por otra parte, con su laconismo oficial y sus teatros de operaciones impermeabilizados, entraña tal dificultad para llegar a obtener una completa y detallada información de cuanto ocurre en los diversos frentes, así como de las modificaciones que sucesivamente ha ido experimentando la concepción de guerra en tres dimensiones, que no es posible todavía conocer exactamente los hechos tal como se han desenvuelto desde el punto de vista de la guerra en el aire.*

*Sin embargo, comentarios y declaraciones oficiales; publicaciones, relatos de corresponsales, documentos, fotografías; los mismos comunicados diarios; van, poco a poco, haciendo luz. Y más aún, si se estudian y analizan con devoción y se comparan con espíritu crítico.*

## I.—OFENSIVA AEREA

### Doctrina actual.

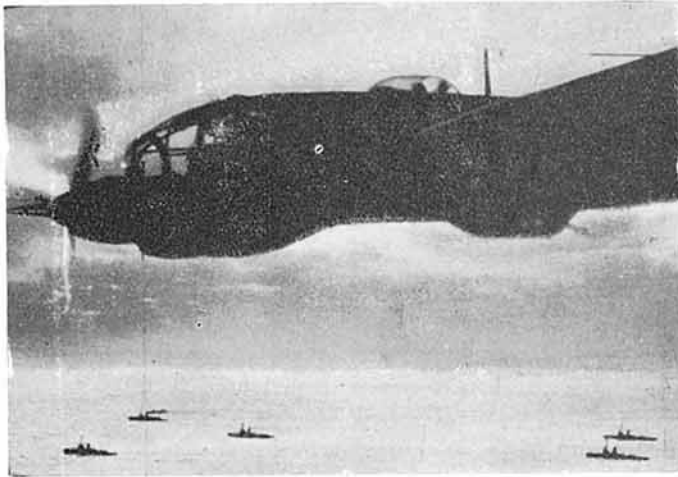
*A modo de prólogo.—Enseñanzas de la batalla de Inglaterra.—Concepción y desarrollo del poder aéreo.—Empleo de la "Luftwaffe" en 1941 y 1942.—Desembarco en Creta y operaciones aeronavales del Mediterráneo durante este período.—Principios básicos de la defensa armada y principios doctrinales de cada una de sus tres ramas.*

A los cinco años de guerra—otoño de 1944—se ha vuelto a combatir en la misma parte de Francia donde empezó la Gran Guerra. Se ha vuelto a combatir donde también se combatió en mayo de 1940. Después de Dunkerque y del salto a Creta—tras la marcha relámpago por los Balcanes—, se combatió también en el Cáucaso y en Stalingrado. Ahora,

en marzo del 45, se vuelve donde se empezó: se combate, a los sesenta y seis meses de guerra, en Dantzig y en el corredor de la efímera ciudad libre.

Entonces el Arma aérea alemana dominaba el aire. Su poder ilimitado permitía escoger los puntos del dispositivo de superficie donde descargar sus más duros golpes y, en cambio, anular en otros los esfuerzos ofensivos del enemigo.

Ahora han pasado cinco años. El poder aéreo ha cambiado de signo, y con él, la iniciativa en la lucha. La desconcertante agilidad de la Aviación para adaptarse a las más excepcionales situaciones ha contribuido extraordinariamente a esta mutación. Ha permitido en cada caso, con arreglo a las distintas fases de la guerra, a las necesidades geográficas y a



Octubre de 1940.—Bombardero alemán se dirige a las Islas durante la batalla de la Gran Bretaña.

las características de cada teatro de operaciones, el adecuado empleo del poder aéreo.

*Enseñanzas de la batalla de Inglaterra.*—Fue en la batalla aérea de la Gran Bretaña—agosto a noviembre de 1940—donde se puso de manifiesto que la *Luftwaffe*, máquina fulminante y perfecta en las batallas de superficie de Polonia y del mar del Norte, en 1939, y en las del primer semestre de 1940—Noruega y Francia—, tenía defectos consubstanciales que ni se podían achacar a su experto personal, abnegado y tenaz, ni a las cualidades técnicas de sus aviones: duros, veloces, manejables, de altas performances. Eran más bien conceptos limitados de la potencia aérea: de sus amplias facultades, de su capacidad de actuación y de su tenacidad, caso de estar bien concebida y empleada.

Ahora no se trataba de abrir brecha a las formaciones *panzer*, que algunas decenas de kilómetros delante de las líneas trataban de desarticular los centros de resistencia enemigos; ni de abastecer las puntas acorazadas momentáneamente aisladas; o bien de machacar en una noche los campos de primera línea, abarrotados de aviones y elementos del despliegue enemigo; ni tampoco de perturbar, partiendo de bases favorables, el tráfico marítimo del mar del Norte. La empresa era distinta completamente: requería continuidad y constancia en los esfuerzos. Masas de aviones de mucho radio de acción, y poderosamente armados para llevar a cabo una labor eficaz; para poder, sin prisa, ejercer una acción continuada de dominio del aire. Reservas ilimitadas de hombres y de material para sostener los aniquiladores efectos de toda batalla de "desgaste", y más aún, en ésta: en las condiciones en que forzosamente estaba planteada, tenía que llevar a una desalentadora proporción entre las pérdidas de ambas partes.

Ninguno de estos factores se disponía por la *Luftwaffe*, que, sin duda, esperaba convertir su ofensiva sobre las Islas en acción fulminante; como lo fueron otras acciones anteriores y aun pos-

teriores que realizó en esta guerra. Se encontró ella misma sorprendida por el tesón de los cazas ingleses, por las cualidades militares de su material y por el adelanto técnico que representaba el sistema de defensa contra sus incursiones. No pudo alcanzar la superioridad a que aspiraba y hubo de abandonar, al menos por el momento, sus proyectos posteriores.

*Concepción y desarrollo del poder aéreo.*—Durante todo el 1941 y primeros meses de 1942 se reflexionó mucho sobre el poder aéreo. Las enseñanzas de esta gran batalla aérea y las derivadas del ataque japonés a Pearl Harbour, el 7 de diciembre de aquel año, al mismo tiempo que abría los ojos a los dirigentes de la máquina de guerra aliada, para inducirles a multiplicar sus fabulosos presupuestos y sus vastos programas de fabricación de material de aviación, obligaban a revisar desde sus cimientos la organización de las fuerzas aéreas y, particularmente, a modificar ciertos principios doctrinales, mantenidos hasta entonces como irrefutables, de la conducción de la guerra en el aire.

Importante la superioridad en el aire: pero quizá tan importante, sacar todo el partido posible de esta indiscutible ventaja. En cada minuto y con arreglo a los factores que definen la situación de cada minuto. La destrucción de una zona industrial especializada en determinado material, por ejemplo, que puede tener importancia decisiva el día A, puede no tener ninguna a los tres meses de esta fecha.

Las enseñanzas de los primeros meses de esta guerra confirmaban un aserto que ya empezó a fraguarse al terminar la primera Guerra Mundial: el avión imprimiría un efecto sorprendente en las guerras del futuro. Sólo que ahora ya se podía sostener rotundamente: plenamente demostrado que el Arma aérea constituye un factor decisivo en la lucha, y que la potencia aérea, sólo por medio de otra potencia aérea superior, puede ser vencida.

Este convencimiento, formado día a día y cristalizada su gestación durante el período de tiempo transcurrido entre ambas guerras mundiales, estaba ya plenamente contrastado.

*Empleo de la Luftwaffe en 1941-1942.*—Mientras tanto—este período pasará a la historia de la Aviación como el de concepción y desarrollo del poder aéreo—, la Aviación germana continuaba empleando con positivos resultados en



1941.—En Creta. Los transportes alemanes aterrizan en diversos puntos de la isla.

los Balcanes, en Creta y en Rusia sus ataques *relámpago* contra los frentes de superficie, después de dejar polarizada la defensa de su cielo.

En Creta — concepción genial — se emplea por primera vez en gran escala el desembarco aéreo, y se llega al dominio del terreno de la isla por este exclusivo método de arribada, conseguido después de alcanzar la superioridad aérea local, y de neutralizar la potencia naval británica en la estrecha zona del mar Egeo que se extiende entre aquella isla y las costas meridionales de la península de Morea.

Pero la excepcional situación que planteó aquella audaz operación trifibia — bien elegido el teatro de acción, y magistralmente planeada y desarrollada —, conseguida exclusivamente gracias a la flexibilidad y agilidad del poder aéreo, no se presentará corrientemente. Además, para que la ocupación de esta isla produjese resultados más decisivos en las operaciones del Mediterráneo, tendría que haber ido acompañada de mejor fortuna, en la intensa acción aeronaval de los restantes sectores de este teatro marítimo.

A partir de la entrada de Italia en la guerra, en junio de 1940, la reducida Flota naval británica de aquel mar — compuesta de dos a cuatro acorazados y un par de portaviones, repartidas estas unidades, con otras fuerzas navales ligeras, en dos escuadras, con sus bases excéntricas y muy distanciadas entre sí —, apoyada por algunas escuadrillas de bases terrestres de la R A F — bases, excepto Malta, todas muy alejadas —, supo mantener enlazados los dos teatros mediterráneos, oriental y occidental, socorrer y abastecer a Malta, situada en el centro del dispositivo enemigo, y dificultar progresivamente, de día en día, las comunicaciones marítimas con los Ejércitos del Eje que se encontraban operando en África del Norte. Todo ello conseguido frente a una Flota italiana más numerosa, con favorable situación estratégica; situación que la habría permitido — caso de haberlo intentado seriamente — operar por líneas interiores. Y apoyada además esta Flota por la casi totalidad de las fuerzas aéreas italianas, repartidas por aeródromos y bases terrestres bien situados.

En enero de 1941 la actividad aeronaval italiana fué reforzada por algunos centenares de aviones de la *Luftwaffe*, que estacionándose en Sicilia y otras bases mediterráneas llegaron a poner en grave aprieto el dominio aliado. El peligro pasó pronto. Las contramedidas inglesas; el tesón de sus fuerzas navales y de la Aviación naval; y particularmente, el espíritu de resistencia y la actividad desplegada por la base aeronaval de Malta fueron suficientes.

Tal vez si los efectivos que el Arma aérea alemana concentró a orillas del Mediterráneo, en las bien situadas bases costeras, hubieran sido más numerosos y con medios



*De neutralizar la potencia naval...*

más potentes de destrucción, la campaña aeronaval del Mediterráneo, que llegó a tomar cierto aspecto de batalla de “desgaste” para los efectivos parciales allí concentrados, se hubiera inclinado francamente a favor de las fuerzas del Eje en el año 1942. ¿...?

Continuaba, mientras tanto, por parte aliada, la puesta en punto de su poder aéreo, acudiendo para ello a cuantos medios y recursos pudo proporcionarle la industria de todas clases de las Naciones Unidas.

Norteamérica principalmente, con su pujanza industrial y su potencia económica, puso en gran parte, la perfecta organización de su producción, a disposición de la industria aeronáutica. Desde los grandes cuatrimotores hasta los más pequeños y estudiados detalles del equipo de a bordo, o de las necesidades de las tripulaciones, fueron concienzudamente desarrollados con arreglo a metódicos e inteligentes planes de conjunto.

Pero al mismo tiempo los preceptos fundamentales de su organización y de su política aérea, puestas ambas al día después de la dura lección de Pearl-Harbour, seguían y analizaban el más ligero detalle, la más ligera enseñanza técnica o táctica, deducida del empleo, por ambas partes, de sus fuerzas aéreas. Estas enseñanzas venían a enriquecer el caudal de sus experiencias, y permitían perfeccionar, más y más, la técnica y los métodos a que debía atenerse el empleo de las fuerzas del aire en la conducción total de la lucha. Es decir, el papel que sería encomendado al Arma aérea en los planes a plazo fijo que se iban perfilando.

*Directrices que señalan cometido a cada una de las fuerzas armadas y doctrina particular de cada una.* — Al organizar la potencia armada de un país, y disponerla para la guerra, hay que dejar establecidas ante todo — sin precipitación ni improvisaciones, desde tiempo de paz — directrices concretas que señalen cometidos de guerra a cada una de las tres ramas de las fuerzas armadas.

Esta tarea es esencial. De no dejar sentada razonable-



mente la capacidad militar de cada una; si un órgano de Mando de jerarquía superior a las de estas tres fuerzas—por encima de precedencias y criterios unilaterales—no dosifica las proporciones de cada una y las señala papel dentro del cuadro general de la defensa armada; si vista la situación del país y las necesidades de cada momento, no se llega a una total compenetración entre la finalidad de los tres organismos; en el momento de aplicación—al llegar la guerra—los quiméricos esfuerzos aislados, aun animados de la mejor voluntad, están llamados al más completo fracaso. Por falta de coordinación, por estar cada una acostumbrada a prescindir de las otras, por no tener proporciones adecuadas.

Señalada la misión de cada una—sin perder de vista la acción de conjunto—llega el momento de establecer para cada rama sus directrices de actuación. Directrices que la permitan absorber toda su actividad de tiempo de paz y atemperar a ellas su conducta en tiempo de guerra.

Que sirva de base a la organización de unidades, a la técnica y a la fabricación. Que Reglamentos y Centros de enseñanza de todas clases, Mandos, Estados Mayores, servicios y servidumbres, por extraños y ajenos que parezcan al fin perseguido, las tengan presente.

Dichas directrices o principios constituyen la doctrina propia de cada fuerza. Para que encajen en la concepción combinada de las tres fuerzas: Tierra, Mar y Aire, deben



*Únicamente una gigantesca ofensiva aérea...*

ser revisadas por aquel Mando Superior. Para que: los olvidos; las ideas tradicionales; los pequeños detalles; no puedan perturbar la exacta modalidad de los principios fundamentales, ya establecidos.

De acuerdo con esta teoría se estudió por el Mando aliado el papel reservado a cada una de las tres ramas armadas, dentro del plan general concebido. Después, en completa armonía con este plan, se señalaron principios y directrices para cada una, se completaron los proyectos de fabricación y el desarrollo de los medios necesarios.

Se llegó al convencimiento que únicamente una gigantesca ofensiva aérea contra Alemania podría ponerle en condiciones de neutralización; lógica consecuencia al punto de vista aliado, de que el método más eficiente para conseguir la victoria era destruir las armas enemigas mientras se estaban fabricando, privando así al adversario de aquellas armas. Este convencimiento llevó a la A A F a un primer principio doctrinal: *"Alcanzar y mantener la superioridad aérea; tarea que envuelve la destrucción de las fuentes de energía del poder aéreo enemigo."*

Pero también se dejó sentado, que la potencia aérea, operando conjuntamente con las fuerzas de Tierra y Mar, podría ser un factor decisivo para aislar el área de la batalla y participar en la misma. Para ello, *"aquella ofensiva debía abarcar—en segundo término—la destrucción de las líneas de comunicación del enemigo, sus parques e instalaciones, y sus concentraciones de tropas en retaguardia"*.

Y por último—en tercer lugar—, *"la ofensiva aérea debe llevar, en colaboración con las fuerzas de tierra, a la destrucción de objetivos, elegidos y determinados, en la zona de la lucha de superficie"*.

Estos principios, como consecuencia de la experiencia y reflexión de los primeros tiempos de la contienda, han dado lugar ya en plena guerra, a la concepción actual de ofensiva aérea: con arreglo a fases distintas y encomendadas también a fuerzas distintas.

El primer principio corresponde a la acción estratégica a larga distancia, fase inicial de la ofensiva que, más o menos intensamente, se mantiene después durante toda la campaña; el tercero, a la acción cercana o táctica. El segundo, ante su alejamiento de la zona de acción de las fuerzas de superficie, representa un punto de contacto, una fase común en el empleo estratégico y táctico de las fuerzas del aire. Examinemos ambas acciones a continuación.

### **Acción estratégica.**

*Organización y equipo de la "8.ª Fuerza" norteamericana. Escolta de cazas.—Aviones "capitales" y unidades encaminadas a facilitar la acción principal.—El "Mosquito XVI". Diferencia entre la doctrina de empleo de la A A F, y la de la R A F.*

*Organización y equipo de la "8.ª Fuerza".—Si se analiza la política aérea norteamericana en Europa, es decir, la seguida por sus Fuerzas Aéreas del Ejército (A A F),*

EN UN AERODROMO DEL  
"MANDO DE BOMBARDEO"

a) Señal luminosa de partida. →



b) Municionamiento de bombas.

vemos, que fué su primer paso, estacionar en Inglaterra la "8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea", ya destinada a la acción estratégica que más tarde debía llevar a cabo.

Declarada la guerra a los Estados Unidos en diciembre de 1941, durante todo el año siguiente, mientras el Mando de Bombardeo británico realizaba sus primeras incursiones nocturnas sobre Alemania—incursiones que por diversas razones, prolijas de enumerar, no alcanzaron todavía la atroz eficacia de los últimos tiempos y sirvieron más bien de experiencia de elementos y métodos, así como de entrenamiento para las tripulaciones—, la "8.<sup>a</sup> Fuerza" se equipaba y organizaba al mismo tiempo que mejoraba sus métodos de empleo, enriquecida su doctrina por las enseñanzas de casi tres años de lucha en el aire.

Terminada su preparación, aunque sin alcanzar todavía su pleno desarrollo, empezó su actuación progresiva sobre la retaguardia del Reich. Es decir: *empezó la destrucción de las fuentes de energía del poder aéreo enemigo*. El 17 de agosto de 1942 realiza su primer servicio de guerra sobre

objetivos del continente, y este servicio es encomendado a 12 *Fortalezas volantes*. ¡Qué contraste con las potentes e incontables formaciones de muchos centenares de aviones que se lanzarían año y medio más tarde contra la potencialidad de la retaguardia alemana!

Aquel precepto, que como hemos dicho se considera el primer paso para alcanzar y mantener la superioridad aérea, fué tarea encomendada ya desde antes de la entrada de los Estados Unidos en la guerra, a la aviación estratégica

británica. Estas fuerzas de bombardeo, aunque no contaban todavía ni con el desarrollo ni con el material, ni tampoco con la experiencia, que alcanzaron más tarde, desempeñaban ya una activa labor que aportaría después reflexiones y enseñanzas útiles para la conducción de la acción estratégica y para el desgaste de las *fuentes de energía*.

La ofensiva aérea aliada en gran escala empezó en realidad en los primeros meses de 1942. Colonia fué la primera víctima de las formaciones estratégicas británicas; pero esta ofensiva tardó bastantes meses todavía, en poder alcanzar toda la intensidad y todo el poder destructor que posteriormente ha conseguido. Los principios ingleses, orientados tal vez a una diferente economía de material, equiparon y adiestraron esta aviación para la actuación nocturna.

La "8.<sup>a</sup> Fuerza", en cambio, se preparó y organizó desde un principio para el ataque a gran distancia de sus bases contra objetivos precisos en los que era de esperar fuerte reacción, y para ello concibió su material y su armamento, y seleccionó su equipo y tripulaciones.

Se necesitaba que aquella "Fuerza" estuviese integrada por poderosas formaciones de gran autonomía y bien estudiada protección; conseguida, tanto por su techo y velocidad, como por un completo sistema defensivo ante la reacción aérea del adversario.

El cuatrimotor *B-17*, o en otros términos, la *Fortaleza volante*, cuyo diseño data del año 1936, con su alta velocidad de crucero próxima a los 400 kilómetros; su techo, con carga militar completa, por encima de los 8.000 metros; y su gran autonomía, que ya en aquella época le permitía lanzar, casi tres toneladas de bombas a más de 1.000 kilómetros de su base; constituyó el aparato elegido para avión *capital* de la "8.ª Fuerza". Dotado para lanzar sus bombas de miras y sistemas de puntería que le permitiesen el bombardeo de precisión sobre blancos delimitados, indispensable para la acción a grandes alturas, y además, con un sistema defensivo cuidadosamente estudiado y concebido a base de ametralladoras pesadas homogéneas, montadas por parejas sobre torretas bien situadas. Por otra parte, la sólida construcción de este aparato permitía *encajar*, en muchos casos, graves golpes de la reacción enemiga. El *Liberator*, o sea el *B-24*, cuatrimotor igualmente, más moderno pero algo inferior en características, se utilizó también para completar las formaciones pesadas de aquella "Fuerza".

*Escorta de cazas.*—Pronto las duras pérdidas sufridas aconsejaron que la protección en las incursiones a gran distancia, o sobre objetivos muy defendidos—al principio encomendada únicamente al armamento y disposición de los mismos bombarderos—, corriese a cargo de otras formaciones con misión de protección y de escolta. Hubo para ello que zanjar no pocas dificultades y acudir además a ingeniosos recursos, tanto en el orden técnico como en los dispositivos tácticos y en las medidas que se iban adoptando para su empleo.

Muchas veces se modificó el dispositivo de protección y las facultades de los escalones que intervenían. Cazas *Lightning* y *Thunderbolt*, aprovechando su exceso de potencia, fueron utilizados en estas misiones con depósitos suplementarios de combustible; y últimamente, ya en 1944, el *Mustang III*, convertido en caza de gran autonomía por la potencia de su nuevo motor, *Merlin*, de 1.650 cv.—que le permitía transportar gran cantidad de gasolina—, prestó excelentes servicios en este cometido. La acción de la "8.ª Fuerza" fué reforzada después por la 15.ª y la 9.ª, con base en distintas regiones mediterráneas, que utilizadas en los teatros de operaciones del Norte de Africa durante el año 1943, quedaron libres tras la ocupación de Túnez y el salto a Italia, y combinaron entonces su actividad estratégica con la que se desarrollaba desde Inglaterra. Pero ni el

poder ni los efectivos de estas grandes agrupaciones aéreas llegaron en ningún momento a poderse comparar con la creciente pujanza de la "8.ª Fuerza".

*Aviones "capitales" y unidades auxiliares.*—En esta ofensiva aérea aliada contra la potencia aeronáutica germana y los recursos del *Reich*, puede considerarse como avión *capital*, el *B-17*; su complemento para la acción nocturna, el *Lancaster*, el bombardero pesado de la R A F. El primero en la notable precisión de sus ataques de día a gran distancia, y sus medios para eludir y neutralizar la acción enemiga; el *Lancaster*, más lento, menos armado, volando más bajo con su carga militar, pero muy capaz para transportar seis toneladas de bombas a mucha distancia de su base de partida y muy preparado para volar y poder bombardear sin visibilidad. Muy eficiente en las incursiones nocturnas de gran bombardeo sobre grandes áreas o regiones industriales, siguiendo para ello, las indicaciones de los "marcadores de rutas" que han precedido su vuelo.

En la organización de las grandes agrupaciones estratégicas—"8.ª Fuerza", *Bomber Command* de la R A F, etcétera—, aparte de las formaciones principales de bombarderos pesados—*B-17* y *B-24*, en la A A F; *Lancaster* y *Halifax*, en la R A F—y además de las formaciones de caza de gran autonomía de la "8.ª Fuerza", intervienen otras unidades aéreas con misiones encaminadas a facilitar la acción principal. Bimotores rápidos, bombarderos ligeros y medios para: descubiertas, fotografía de objetivos, vuelos meteorológicos, misiones de acompañamiento, etc., etc. Entre ellos hay que citar las escuadrillas de *Mosquitos*, empleadas en aislados ataques de hostigamiento o misiones de fotografía, sondeos, ataques de diversión, señalamiento de objetivos, etc.

Pero recientemente, y ya dentro del año 1944, los *Mosquitos*, formando importantes agrupaciones, han pasado a desempeñar misiones principales en la acción a gran distancia. Objetivos antes únicamente batidos por cuatrimotores, se señalan ahora a masas de *Mosquitos* del Mando de Bombardeo, que lanzan sobre ellos bombas pesadas de cerca de 2.000 kilos de peso. Su techo notable y su gran velocidad les hace, relativamente, poco vulnerables. Actúan generalmente por la noche, siguiendo los principios que prevalecen en la R A F.

Trayectoria inesperada en la conducción de la acción estratégica sobre la que se debe meditar, y tener en cuenta, ya que marca nuevas posibilidades de los tipos ligeros de destacadas características; particularmente de una gran potencia motopropulsora que pueda proporcionar una gran velocidad de subida y también gran velocidad horizontal. Completada, claro es, con una instalación perfecta para los vuelos estratosféricos.

*El "Mosquito XVI".*—Se trata de una nueva versión de bombardeo, del popularísimo *De Havilland 98*, "Mosquito". Esta nueva versión es el *Mosquito XVI*. Provisto de dos motores *Napier Griffon*, de la serie 70, de 2.200 cv. cada uno, que pueden girar a 3.000 revoluciones por minuto; dispone de potencia suficiente para poder despegar desde una pista no demasiado extensa en plena noche. "Existen, por supuesto, multitud de razones para impedir que los 11.000 kilos que pesa a plena carga este bimotor, incluido un



Formación de "Liberators" sobre Francia.



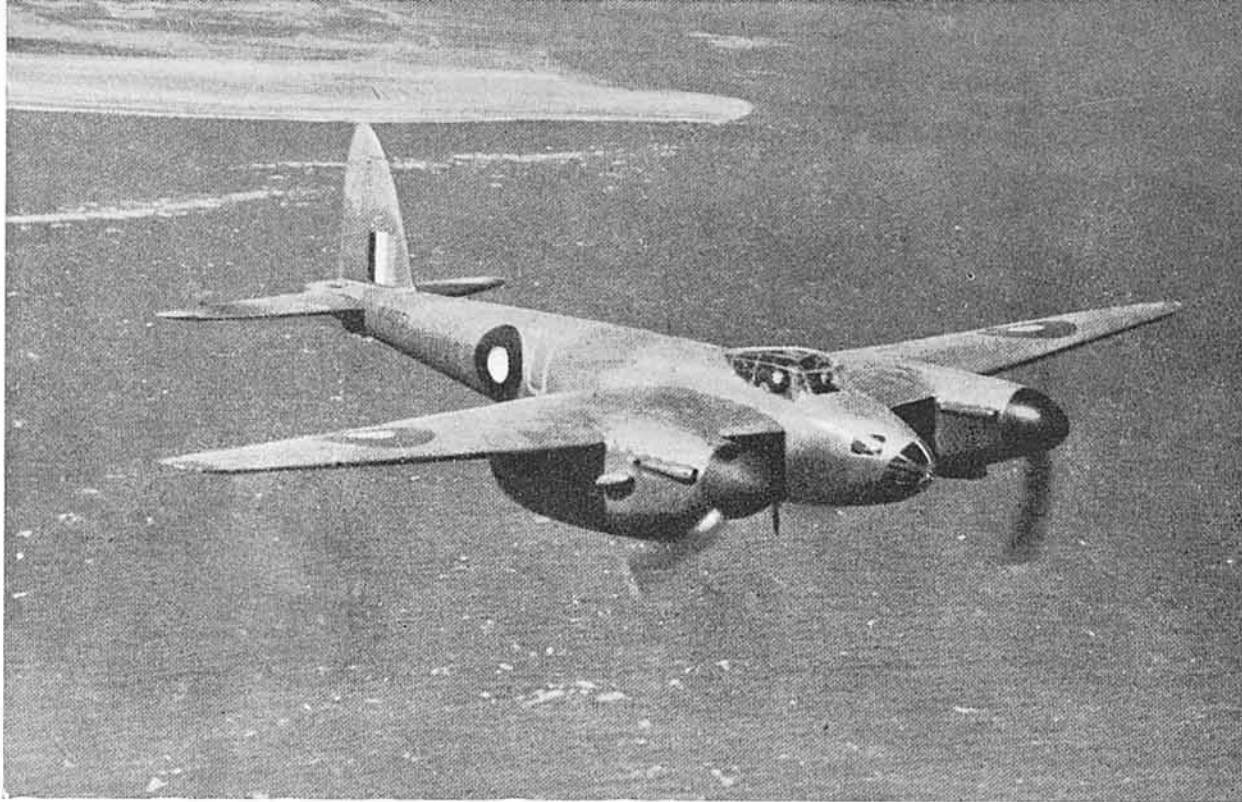
enorme proyectil de 1.800 kilos dentro del fuselaje—parece imposible que tal bólido pueda acondicionarse en el interior de las finas líneas de tan aerodinámico aparato—, se aferren a la pista de despegue.”

“En estas condiciones, a plenos gases, dispone de una notable velocidad de subida—12 m. por segundo, que en caso preciso se pueden elevar a 18, empujando los mandos de gases *más allá* del tope de su normal recorrido—que le permitirá alcanzar rápidamente una altura entre los 7.000 y los 11.000 metros sobre el nivel del mar.” Entre estas altitudes se encuentran siempre condiciones atmosféricas favorables, libres del peligro de formación de hielo y también de las condensaciones del vapor de agua del ambiente. Se habrá conseguido así un camino directo y despejado hacia el objetivo, mientras los bombarderos pesados, incapaces de llegar con su completa carga militar a semejante altura, tendrán que volar a ciegas en una atmósfera lechosa completamente invadida de nubes, sufriendo la constante congelación de su estructura todo el tiempo que pueda durar la incursión, seguida de la probable formación de hielo en los puntos más importantes para la seguridad del aparato y particularmente para estas empresas, en el más peligroso: en las antenas de la “radio”.

*Diferencia entre la doctrina de empleo de la A A F y la de la R A F.*—Interesa recalcar—aun a costa de repetir conceptos ya vertidos y seguramente conocidos de todos—la diferencia esencial que existe, entre los principios de la doctrina de empleo de la A A F, norteamericana, y los de la R A F, británica, respecto a conceptos y economía de efectivos y elementos en cada una de ellas, para poder señalar los derroteros de su propia Arma aérea, frente a la potencia y a la producción de su enemigo.

En la A A F, el principio básico es alcanzar rápidamente la superioridad aérea, absoluta, sobre el enemigo. Para ello encamina su acción ofensiva contra las fábricas y medios de producción aeronáutica, por una parte; pero por otra, impone al enemigo una serie de “acciones de desgaste”, acciones que son también encomendadas a la aviación estratégica. Equipa y prepara para ello aviones y métodos, cultivando la acometividad para el combate aéreo y el espíritu combativo de sus tripulaciones.

Además, para la eficaz acción contra el suelo, trata de alcanzar con un mínimo de bombas el mayor daño posible contra instalaciones y puntos sensibles; es decir: emplear un



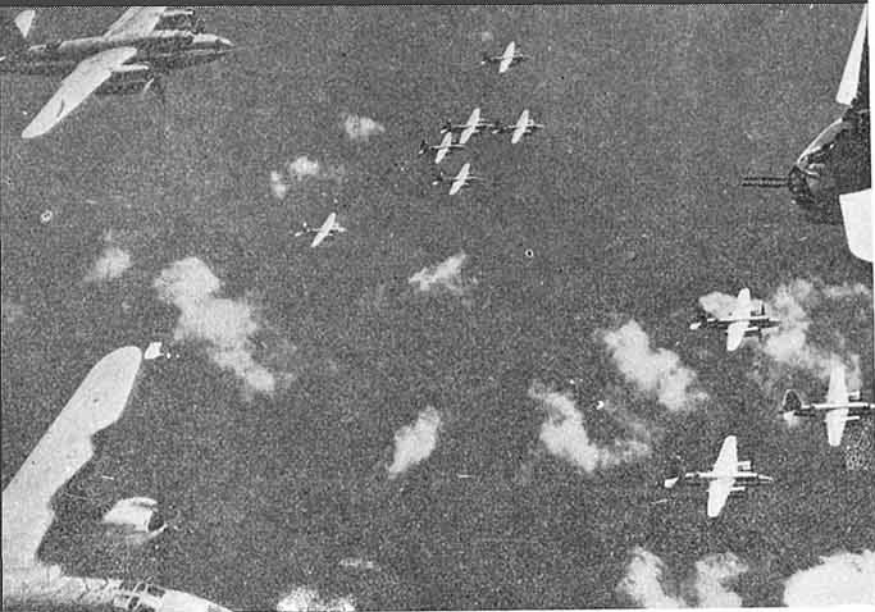
El “Mosquito” en su versión de bombardeo.

sistema de bombardeo de gran precisión, que para ello será mejor realizar de día. Esto obliga a reunir, al material de vuelo, las características determinadas que ya hemos enumerado y además unos métodos técnicos de puntería y lanzamiento de bombas que aumenten extraordinariamente la eficacia del bombardeo.

La utilización diurna por otra parte, no sólo facilita la eficacia de este bombardeo de precisión, sino que favorece al mismo tiempo la posibilidad de establecer contacto con el enemigo aéreo que se oponga al desempeño de la misión. Es decir, con la caza adversaria. Medio más positivo para ocasionarla pérdidas y un “desgaste” material y moral—disponiendo, claro está, de suficientes medios para ello—que juntamente con la destrucción en el suelo de sus recursos, instalaciones y elementos de producción, naturalmente ha de conducir a esa superioridad aérea que se persigue.

Para llenar estos dos requisitos las formaciones empleadas tienen que ser veloces: deben poder volar muy alto—cuando las circunstancias así lo aconsejen—y estar suficientemente protegidas por un armamento defensivo poderoso que dentro de la eficacia de su tiro, sea del mayor alcance posible. Si bien tal vez, parte de él al menos, precise de esa facilidad de maniobra, y de concentrarse y acudir a todas partes, que sólo las unidades de caza de escolta podrán proporcionar.

Claro es que esta doctrina de aviación de combate dentro del empleo estratégico, requiere por otra parte una proporción abrumadora, con relación al adversario, de material, de recursos de todas clases, y de medios para producir y fabricar, mientras dure la “batalla de desgaste”; batalla que, como se ha comprobado en esta guerra, puede durar meses e incluso algunos años. Requiere también poder soportar graves pérdidas en seleccionadas tripulaciones y preparados especialistas—que en pleno teatro de operaciones, tienen corto plazo de utilización—que no todos los países, especialmente los de recursos limitados, podrán sostener mu-



Bombarderos medios, "B-26".

cho tiempo. Incluso los que cuentan con medios e industria suficiente; hombres y materias primas en cantidades incontables; precisarán de una bien madurada y perfecta organización en toda clase de abastecimientos. Empezando por disponer de una superabundancia de personal ya especializado de todas clases; perfectamente dispuesto, al mismo tiempo, para un ordenado sistema circulatorio de relevos y aprovechamiento de energías.

Por esto los métodos ingleses han preferido evitar en lo posible el combate en las incursiones de bombardeo. Es decir: alcanzar la superioridad sobre el enemigo solamente por la destrucción en el suelo de las instalaciones, medios materiales y dispositivos industriales de la producción de guerra en general—que de este modo indudablemente también se castigaba la industria aeronáutica—y en particular la producción de material de aviación, así como de elementos esenciales para la misma. Y han escogido el mejor procedimiento para poder seguir esta teoría: acudir al bombardeo nocturno, encomendando la seguridad de las formaciones atacantes, a la dificultad de poder localizar y precisar en semejantes condiciones a los bombarderos intrusos. Seguridad muy relativa, indudablemente, dados los impresionantes resultados alcanzados en esta guerra por la

caza nocturna y el salto gigantesco que para la interceptación dirigida desde el suelo representa la radio-localización. Además de la precisión y del mayor alcance hoy día de las barreras antiáreas.

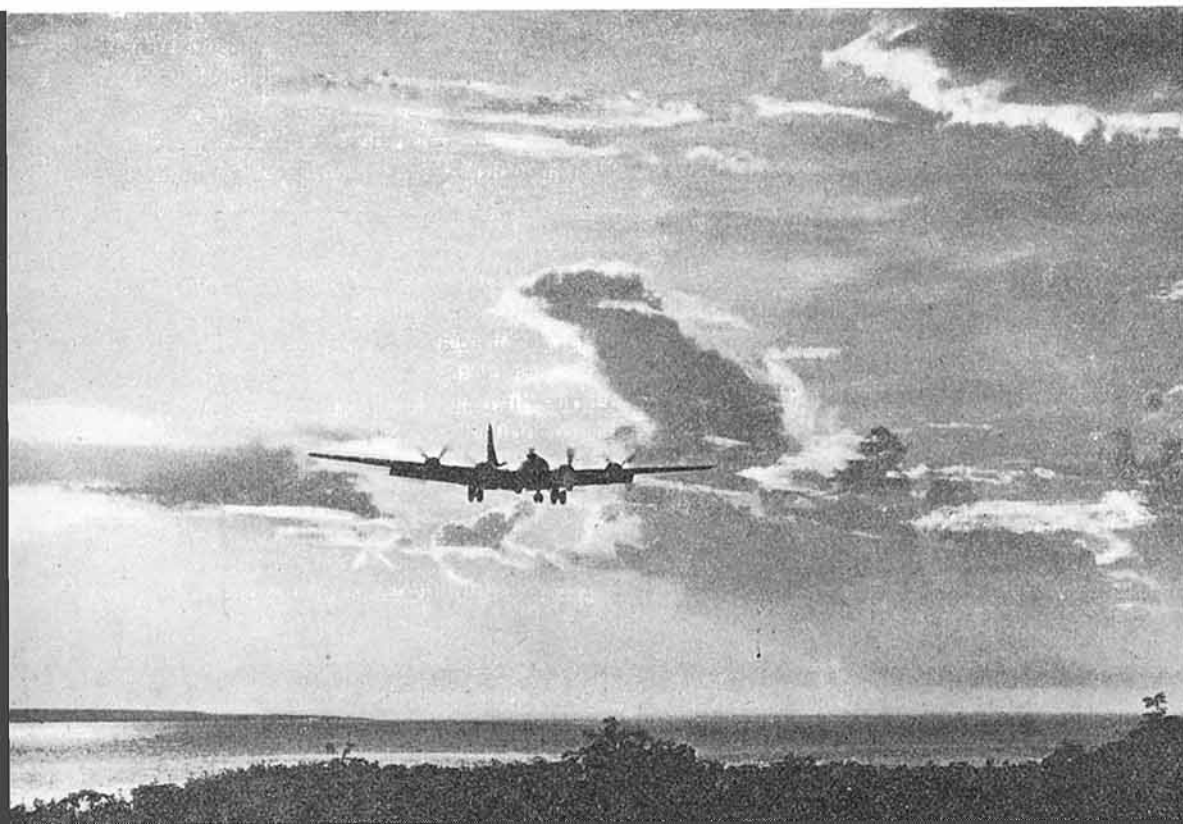
Claro está que el bombardeo de objetivos precisos se dificulta extraordinariamente por este procedimiento. Pero es que los métodos ingleses de bombardeo prescinden de esta precisión—al detalle, que podríamos decir—y cubren de bombas en cambio determinadas superficies de terreno: aquellas donde se encuentran los objetivos que trata de destruir. Materialmente "saturan" de proyectiles estas zonas previamente señaladas. Después progresivamente, en bombardeos sucesivos, concentran en extensión y en tiempo los resultados obtenidos en los anteriores.

Para alcanzar estos resultados se necesita utilizar aviones de la mayor capacidad de carga y disponer en los parques de un elevado número de bombas por avión. La velocidad, precisión y poder del armamento, pasan a segundo término; y son reemplazados—por lo que a la seguridad de las formaciones se refiere—por la calidad y exactitud de los métodos de navegación en la noche y por un equipo de instrumentos más perfecto, para el vuelo a ciegas en las más difíciles condiciones. Fórmula indudablemente más económica que la norteamericana, aunque quizá puedan no ser tan positivos sus resultados. O por lo menos no tan rápidos para alcanzar el fin propuesto.

#### Acción táctica.

*Necesidad de otro tipo de aviación para conservar la iniciativa en la guerra de superficie.—Dependencia y agrupación de esta aviación.—Organización.—Nueva fase en la ofensiva aérea aliada.—La experiencia del Norte de Africa.—Actuación en el Norte de Francia de la "8.ª Fuerza".—Consecuencias de esta actuación.*

*Necesidad de otro tipo de aviación para conservar la iniciativa.—Después de alcanzar y mantener la superioridad aérea, tarea que envuelve la destrucción de las fuentes de energía del poder aéreo enemigo—misión encomendada según se ha dicho a la aviación estratégica—, para poder llegar a la decisión en los frentes de superficie o por lo menos, poder imponer la lucha en puntos escogidos y en momentos propicios a los planes que concibió el Mando; o lo que es lo mismo: para impedir que pueda volver a manos del adversario la iniciativa en la lucha de superficie; se ha visto invariablemente por todas las enseñanzas de los dos últimos años, enseñan-*



Superfortaleza "B-29", poderoso avión de las formaciones estratégicas de mayor autonomía, se recorta sobre una puesta de sol.



zas tal vez en pugna con las campañas *relámpago*—lógica consecuencia de la sorpresa táctica y técnica de los primeros tiempos de la guerra—que el papel que llegado ese momento corresponde a las fuerzas aéreas es:

- 1.º—Atacar y castigar duramente las líneas de comunicación del adversario, sus parques e instalaciones, así como las concentraciones de tropas, en la zona de retaguardia de los Ejércitos.
- 2.º—Destruir objetivos precisos en la zona de acción de las fuerzas de superficie, escogidos cuidadosamente y perfectamente localizados.

en su retirada; atacar un automóvil de enlace, o tal carro que protege el avance de la infantería; anular un observatorio, una estación radio, el puesto de mando de una batería.

Para estos y otros menesteres se echa de ver en seguida, la necesidad de una aviación que siga a las tropas, que viva cerca de las tropas; para interpretarlas y conocerlas, para poder estudiar sus necesidades. Que adelante con ellas cuando ellas avancen, y que se retire con ellas.

Que siga, sí, a las fuerzas terrestres; pero para no distraer ni distraer sus efectivos, para no perder la facultad



*Bombarderos tácticos en espera de órdenes.*

Para poder desempeñar estos dos cometidos, pese a la flexibilidad y movilidad de las fuerzas aéreas, no bastan las cualidades de los aviones estratégicos. Para el segundo sobre todo, se aprecia en seguida que hace falta otro tipo de aviación, más manejable y de características distintas, con otras inquietudes muy diferentes y diferente también su orientación y doctrina.

Hace falta una aviación con aviones y unidades que tengan por cometido, por ejemplo: reducir a silencio una posición artillera a los pocos minutos de recibir orden para ello; destruir tal pequeña estación de ferrocarril, precisamente, o un puente clave en la carretera que va a seguir el enemigo

de concentrarse en el "punto crítico" a la "hora crítica", para poder hacer armónica su acción y poder sacar de su flexibilidad el partido posible—acción de apoyo a las fuerzas terrestres, o bien, otras misiones distintas de acción cercana: ataque a comunicaciones, aeródromos, barcos, puntos "sensibles"; lanzamiento y protección de fuerzas aerotransportadas para lograr un envolvimiento vertical, etc.—, esta aviación, en estrecha vecindad con las tropas, no puede depender de los Mandos terrestres ni de criterios de dos dimensiones.

*(Continuará.)*