



INTERVENCIÓN ^{del} PODER aéreo en la Victoria.

Por el Teniente Coronel, Caballero Mutilado, VILLALBA

Con este título se ha publicado en Norteamérica un libro, en el que el antiguo aviador imperial ruso y después Mayor norteamericano, Seversky, desarrolla teorías sobre la necesidad de crear una mentalidad aérea en los Estados Unidos sobre el empleo de la aviación y su eficacia. Vamos a comentar esta interesante obra a la vista de los acontecimientos de la recién terminada guerra mundial.

Seversky, Oficial de la Marina imperial rusa, posteriormente se hizo piloto de avión, y en la guerra de 1914-18 tuvo el mando de la caza estacionada en el Báltico, no obstante haberle sido amputada una pierna a consecuencia de heridas recibidas, sirviendo anteriormente en la aviación de bombardeo. Más adelante, ya en posesión de la más alta condecoración militar, fué jefe de la Aviación naval de su país.

Expatriado a Norteamérica, allí terminó los estudios para la adquisición del título de Ingeniero aeronáutico, tarea que simultaneó con la de piloto probador, y a los tres años de su llegada (y aún ciudadano ruso) fué sucesivamente nombrado Consejero técnico para las experiencias que se realizaron sobre los efectos de los bombardeos aéreos en los buques de línea, y más adelante, Consejero técnico para las cuestiones aéreas en el Departamento de Guerra.

En 1928, ya ciudadano norteamericano, Seversky fué nombrado Mayor de la Reserva del Cuerpo Aéreo de Especialistas, y a partir de entonces, desde proyectar, calcular y probar en vuelo sus aviones, hasta idear nuevos métodos de lucha en el aire (probados plenamente en estas guerras, como el de combate en la estratosfera), la actividad del Mayor Seversky ha sido grande, y a su clara visión de los problemas aéreos deben en buena parte su victoria los Estados Unidos.

Tal es la breve y magnífica biografía de este antiguo aviador, que conocedor a fondo del Arma aérea en todos sus aspectos, sus juicios, hasta los más atrevidos, tienen la indiscutible autoridad que les presta el **conocimiento total y completo** que de lo aéreo tiene su autor.

* * *

Titula Seversky al primer capítulo de su obra "El desafío a Gran Bretaña", y en él trata de encajar la tan desquiciada cuestión del alcance de la innovación que

el Arma aérea y la logística han producido en la cosa bélica.

La estrategia y la táctica, partes principales del Arte militar, se rigen por una serie de direcciones básicas, que se denominan **principios** y **procedimientos**.

Son **principios** estratégicos o tácticos aquella serie de dogmas que enraizados en la misma naturaleza humana reglan hasta los actos más corrientes de la vida, y son, por tanto, inmutables.

Así ocurre, por ejemplo, "con la acción de conjunto", la "sorpresa", "aplicar la mayor masa", etc., que son aplicables a la guerra como a cualquier acto de la vida, y está más que claro, por tanto, que tales principios, por provenir de la naturaleza humana, son invariables.

Los **procedimientos**, por el contrario, son aquellos medios que el ingenio, la industria humana o las corrientes políticas en boga ponen a disposición de los combatientes para el logro de sus fines bélicos.

La pica, la espada, el arcabuz, etc., fueron **procedimientos** guerreros que tuvieron épocas de auge para que al ser superados por los adelantos de la industria o creaciones del ingenio caducaran y desaparecieran del cuadro bélico.

Es, pues, un tanto atrevida la afirmación de Seversky de que "el Arma aérea ha modificado los **principios** del Arte militar", pues lo que ha alterado, y profundamente, ha sido los **procedimientos** estratégicos (ocupación de Creta por los alemanes), tácticos (paso de los ríos) y logísticos (transporte y abastecimientos de contingentes por vía aérea) y hasta el concepto de "seguridad", pues la aviación ha ampliado considerablemente los factores "tiempo" y "espacio" básicos al establecerla para un contingente de tropas de superficie, cualquiera que sea su situación.

A continuación de tal afirmación sobre la alteración de los **principios** (a nuestro juicio, gratuita) expone el papel decisivo que para valorar la potencia bélica de un país representa la cuantía y calidad de sus fuerzas aéreas, y ello ha quedado sobradamente demostrado en la guerra que acaba de terminar, que evidenció que el **dominio del aire es una condición necesaria, aunque no suficiente para alcanzar la victoria**, y

que tal dominio es indispensable para vencer y hasta para resistir.

Al analizar Seversky los encuentros de fuerzas aéreas y navales que tuvieron lugar en el Pacífico al principio de la guerra, juzga erróneo el calificarlos como **navales**, pues al tener lugar, las unidades de superficie de ambos beligerantes se hallaban separadas por varios días de navegación, y su toma de contacto tuvo lugar exclusivamente por sus fuerzas aéreas, que en ocasiones decidieron la lucha sin necesidad de que estableciesen contacto las fuerzas de superficie.

Tales episodios demuestran que el concepto del "contacto" entre unidades navales de superficie (que amplió considerablemente la artillería, dando lugar a la aparición del "contacto balístico") se ha extendido aún más al intervenir la aviación en la lucha en el mar, creando el que podemos llamar "contacto aéreo".

Así como el momento del "contacto balístico" está determinado por el alcance de su artillería, el "contacto aéreo" vendrá dado por el "radio de acción" de los aviones que figuren de la aviación embarcada adscrita a la formación naval.

A continuación, el Mayor hace una afirmación (que en la guerra del Pacífico ha probado ser errónea) al valorar por bajo la potencia de la aviación embarcada, engañado por la mezquindad con que fué utilizada al iniciarse la lucha contra el Japón. Al justipreciar su potencia **ofensiva**, el Mayor (que pensaba como evidencia su libro) no hubiera sentado tal afirmación si hubiera tenido conocimiento de la última fase de la guerra del Pacífico, en la que (según ha manifestado mister Gates, secretario de Marina) la Flota norteamericana ha dispuesto de 98 buques portaaviones, que han podido situar en el aire flotas aéreas para agredir al Japón, de análoga cuantía a las que disponen de bases terrestres.

En cuanto a su potencia **defensiva**, que el Mayor también valora por bajo al juzgarla así, aún no había hecho su aparición la "sombrija aérea" protectora, integrada por nubes de aviones de caza de los tipos más veloces, potentemente armados, que asegurando de manera absoluta el dominio de su tercera dimensión a los muy vulnerables buques portaaviones, hacen imposible agresiones aéreas contra ellos.

En la considerable evolución, que mejorando ha tenido el concepto de seguridad aérea de los portaaviones, y en general de las unidades navales de superficie, participa también el perfeccionamiento de la artillería antiaérea, que con su considerable volumen de fuego hizo inútiles en los últimos meses de guerra en el Pacífico las acciones de los pilotos japoneses "kamikazé" o suicidas.

Al terminar la guerra de 1914-18 se juzgó erróneamente la eficacia de los tanques o carros de asalto por haber sido empleados en número muy reducido; pero en la que acaba de terminar, al ser utilizados en masa han demostrado poseer una aptitud combativa que no pudo evidenciar al ser lanzados en pequeños grupos. Otro tanto ha ocurrido en lo naval con la aviación embarcada.

Existen "procedimientos" guerreros en los que,

para su eficacia, el número es factor decisivo, como ocurrió, según hemos visto, con los carros armados y con la aviación. Para un buque portaaviones, que sólo puede conducir, como es natural, un número muy reducido de aviones, la seguridad en su tercera dimensión (o aérea) no está garantizada con sus aviones, y aislado ha hecho en la guerra que acaba de terminar el deslucido e inútil papel que hizo en la de 1914-18 el portaaviones inglés "Engadine" en la batalla de Jutlandia. Si se compara tal actuación con la de la Flota norteamericana en la guerra del Pacífico, al final de la guerra en aquel océano (cuando contaba con 98 portaaviones), se verá cómo en sus afirmaciones sobre la eficacia de la aviación embarcada, el Mayor Seversky, al que se tiene por muy avanzado al enjuiciar las cuestiones aéreas, se ha quedado muy atrás.

La iniciación de los bombardeos en masa de la R. A. F. contra los centros industriales germanos demostró de manera incontrastable—según el Mayor—la eficacia de tales acciones estratégicas, y estas incursiones, realizadas por más del millar de aviones, convencieron hasta a los más escépticos por sus inmediatos resultados (desaparición de la Luftwaffe).

Con algo de ironía, el Mayor subraya que al proyectarse la invasión de Europa los técnicos militares y navales anglosajones, con rara unanimidad (que no existía al iniciarse la guerra), afirmaron que "sería locura intentar tal invasión sin contar previamente con el total y absoluto dominio del aire", extendiendo la idea de tal dominio en el concepto "tiempo", pues hubiera sido inútil disponer de él sólo en el momento de la invasión y el no conservarlo posteriormente en el grado necesario para el "mantenimiento" de la agrupación desembarcada.

Es decir, los anglosajones, para planear la invasión de Europa, por primera vez sintieron la necesidad absoluta de poseer el dominio del aire, tanto en el "espacio" (lugar necesario para el desarrollo de la operación) como en el "tiempo" preciso para su ejecución y explotación.

Comenta el Mayor el hecho insólito de que la poderosa nación norteamericana careciese casi en absoluto de aviación militar, no ya al entrar en guerra (en el año 1941), sino dos años después, pues aquella de que disponía estaba—afirma—en la infancia.

Contra este estado de inaudito abandono estima como aviso providencial la que califica de "humillante derrota" de Pearl Harbour, hecho de considerable resonancia, aumentada si cabe con la destrucción de la Flota británica de Extremo Oriente a lo largo de las costas de la Península de Malaca y también a manos de la aviación adversaria.

Analizando las causas de estos reveses y aplicando cirugía de urgencia, es como únicamente—dice el autor—pueden subsanarse deficiencias, no limitándose a copiar incluso a los más adelantados, sino superándolos, pues el que copia queda siempre rezagado, y en las faltas cometidas contra la perfecta organización de la defensa nacional, "el castigo puede ser la pérdida de la independencia".

Analizando la difícil cuestión de los prototipos, el Mayor dice que Norteamérica, ricamente dotada de ma-

terias primas, poseedora de una potente organización industrial y de los cerebros necesarios, puede con facilidad (como lo ha hecho) ponerse a la cabeza de las naciones en el terreno aeronáutico, para lo que el autor estimaba necesario eliminar entre los elementos directores de la aviación estadounidense, el conservadurismo, la timidez y los prejuicios, que—añadiremos nosotros—tantas veces se confunden con el meollo de las doctrinas.

Expuestas a grandes rasgos las circunstancias aéreas en que Norteamérica entró en la guerra y sus consecuencias, no sólo para ellos, sino también para los ingleses, sus aliados, el Mayor declara explícitamente que el propósito que le anima al escribir y publicar esta obra es "emancipar a la potencia aérea norteamericana", amplio concepto que explica y comprende, según él, desde el estudio y la construcción de prototipos de aviones totalmente nuevos, hasta las doctrinas de guerra, eliminando los cerebros aéreos, militares y navales **ortodoxos**, que, a su juicio, deben ser sustituidos por cerebros **animosos**.

A continuación insiste en su punto de vista sobre la revolución estratégica ocasionada por la aparición del Arma aérea en el cuadro bélico, y aunque no especifica sobre su alcance, sí trata de un "lenguaje estratégico" nuevo, lo que es completamente cierto, a nuestro entender, si se refiere a los **procedimientos**, pero nunca a los **principios**, que, como ya hemos dicho, son, por su naturaleza, inmutables.

Seversky aspira con este libro a crear en Norteamérica una mentalidad aérea creadora y audaz que servida por su poderosa industria sobrepase a las naciones que pudieran ser sus competidoras y vencer a cualquier enemigo o probable coalición de ellos.

Para lograrlo propugna que la industria aeronáutica pase a ser una especie de columna vertebral del país, y añadiremos nosotros: Así ha debido de ser, pues de otra manera nunca hubiera producido Norteamérica la colosal cifra de 100.000 aviones anuales.

A continuación justifica tal necesidad desde el punto de vista norteamericano, exponiendo que el rápido incremento del alcance o radio de acción de los aviones hace prever para fecha muy próxima que los Estados Unidos estén tan expuestos a ser agredidos a través del Atlántico o del Pacífico, como en la guerra actual lo ha estado Inglaterra a través del Canal de la Mancha.

Remacha tal creencia argumentando que al considerar insalvables los océanos que circundan a Norteamérica puede crearse en el pueblo norteamericano una errónea mentalidad parecida a la que ocasionó el desastre francés en 1940, cuando el pueblo galo confiaba ciega y erróneamente en las poderosas y, a su juicio, invulnerables fortificaciones de la línea Maginot, que las "panzer" alemanas perforaron en varios lugares, poco menos que ignorándola.

Insiste en la certeza del peligro que, a su juicio, entraña para Norteamérica la creciente potencialidad agresiva de la aviación, y mantiene la necesidad de dominar, para evitarlo, el ininterrumpido océano aéreo que envuelve al Globo, para lo cual—dice—son precisos más aviones, nuevas organizaciones bélicas y renovados conceptos estratégicos.

Termina esta exposición señalando que Norteamérica está especialmente preparada para triunfar en la carrera por el **dominio de los cielos**, así como Inglaterra (por sus especiales condiciones raciales, geográficas y geológicas) triunfó en la carrera por el **dominio de los mares**.

Como consecuencia de lo expuesto establece la necesidad absoluta de independizar a la aviación del Ejército y la Marina, lo que, según él, ocurrirá en Norteamérica cuando "se sacuda el presente letargo".

Téngase en cuenta que al escribir así el Mayor Seversky corría el año 1942, en el que aun tanto en el Hemisferio Oriental como en el Occidental, alemanes y japoneses poseían y utilizaban en su provecho el dominio del aire.

A continuación incurre nuevamente en error—a nuestro juicio—al adjetivar a la estrategia, anunciando la necesidad de crear una estrategia aérea. La estrategia no fué militar, ni ha sido naval, ni será aérea específicamente, sino "estrategia" a secas, con principios fundamentales inmutables, aplicables no sólo al aire, a la tierra y al mar, sino hasta al más simple acto de la vida humana.

Para dar color a su escrito, pinta a continuación un ataque aéreo hipotético contra los Estados Unidos procedente de todas direcciones, a través de océanos y polos, realizado por miles de gigantescos aviones de bombardeo protegidos por nubes de cazas que atacando los núcleos vitales de la nación, los que destruyen metódicamente con precisión absoluta.

Razona la verosimilitud de tal hipótesis considerando que en cinco años se ha centuplicado la fuerza destructora de los bombardeos.

El bloqueo en las **tres** dimensiones tal y como lo establecen las fuerzas aéreas es mucho más completo que el antiguo bloqueo naval de **dos** dimensiones, pues el aéreo se completa con una fase ofensiva que complementa la falta de llegada de abastecimientos al país bloqueado, atacando los depósitos existentes en él, vías de comunicación y factorías de transformación.

Y razona, en cuanto a la "defensa pasiva" (para "abrir los ojos a los norteamericanos"), cómo los pueblos primitivos, disgregando su población, pueden defenderse de la amenaza aérea, lo que está vedado a los superindustrializados norteamericanos, que intensamente agrupados constituyen sus grandes núcleos urbano-industriales, blancos ideales para los bombardeos aéreos.

