

ARMA AÉREA

El Ejército del Aire en las batallas de superficie

Coronel MARTINEZ MERINO

Hemos de empezar recordando un principio que, presintiéndose ya antes de la última guerra, ha sido plenamente confirmado por ella: No es posible ninguna operación, terrestre o marítima sin adquirir antes el dominio del aire sobre la zona de operaciones. El General Montgomery lo expresa diciendo: "Debe siempre ganarse la batalla aérea antes de desarrollar la terrestre o marítima."

Pero, en su apoyo a los Ejércitos de superficie, la Aviación ha de ir aún más lejos, y por ello no podrá emplearse exclusivamente en su primordial misión de guerra aérea. Ha de dedicar parte de su poder al apoyo de las acciones de tierra y mar, y precisamente la facilidad para su empleo en unas y otras misiones dará idea de la eficiencia de su organización y de su rendimiento en una de sus más destacadas características: La universalidad de empleo.

Resulta así el Ejército del Aire con sus posibilidades de acción divididas en dos partes: Las puramente aéreas y las conjuntas con fuerzas de superficie. Ambas son igualmente importantes.

Las principales misiones que en total ha de desempeñar una Aviación serán:

- a) Destrucción del poder aéreo enemigo, atacándole en sus bases, en el aire o en sus fábricas, consiguiendo así el dominio del aire.
- b) Protección del territorio nacional contra los ataques aéreos.
- c) Atacar el interior del territorio enemigo.
- d) Cooperar con el Ejército de Tierra en todas sus operaciones.
- e) Cooperar con la Marina en las operaciones navales.

Con los dos Ejércitos colabora el del Aire realmente en dos formas: una que llamaremos cooperación directa o inmediata, y otra indirecta o lejana. Corresponden estos conceptos a lo que ha dado en llamarse en la última contienda, acaso con no mucha propiedad, pero sí con evidente claridad, Aviación estratégica y Aviación táctica. La primera comprende los apartados a) y c); la segunda, los d) y e).

Trataremos solamente de estas dos últimas misiones, aun cuando será imposible no rozar algo también las primeras.

I. La Aviación en la guerra terrestre.

Puesto que la realidad de la guerra ha hecho necesario admitir que el Ejército de Tierra y la Marina no pueden cumplir sus misiones, en condiciones de plena eficacia, sin el apoyo o ayuda de la Aviación, en todos los países últimamente combatientes se organizó una Aviación de cooperación.

Intentaremos dar una idea de cómo ha de ser esa cooperación; pero ante la imposibilidad de fundamentar hoy una doctrina rígida sobre este punto, será preferible hablar de hechos ya históricos que, sobre resultar más amenos, van ellos mismos sentando jalones firmes, ya que en fin de cuentas la historia de la guerra ha escrito el arte militar. Así, pues, haremos un relato del empleo y organización de las aviaciones beligerantes en las más importantes batallas de la pasada guerra, lo que nos permitirá establecer algunas conclusiones.

Alemania fué el primer país de los contendientes que supo sacar partido de las nuevas posibilidades de la Aviación. Iniciada la guerra en el 1939 con una gran superioridad aérea alemana sobre los aliados, las campañas triunfales de Polonia, Noruega, Bélgica, Holanda, Francia, los Balcanes y Creta, son modelos de compenetración y actuación conjunta de los Ejércitos de Tierra y Mar con el del Aire. Llegado el equilibrio aéreo en el final del año 1941 y en el 1942, y perdido totalmente su dominio del cielo en 1943, cesan los éxitos del Ejército alemán, para acabar éste en el año 1945 en la forma conocida, por la aplastante superioridad aérea aliada, que le privó de todo movimiento en el frente y retaguardia.

La curva de los éxitos y fracasos coincide exactamente en los dos bandos con la del dominio aéreo, y ello no sólo en el orden estratégico, sino que siguen paralelamente las inflexiones de una y otra hasta en los más pequeños detalles del terreno táctico.

Veamos cuál era la organización alemana en este aspecto de la acción conjunta:

La Luftwaffe estaba organizada como Ejército del Aire independiente de los de Tierra y Mar. No existían aviaciones auxiliares propias de esos Ejércitos, y toda la cooperación necesaria se la daba la Luftwaffe en una estrecha colaboración, de la que son buena prueba las

campañas mencionadas. La unidad de mando se conseguía por la existencia de la Wehrmach, conjunto que abarcaba todas las fuerzas armadas del país (Tierra, Mar y Aire) y que disponía de un Alto Mando (el O. K. W.) con un Estado Mayor que coordinaba y dirigía las operaciones.

La Aviación estaba compuesta de tres partes principales: Una era la Aviación operativa, que reunía las Grandes Unidades combatientes, tanto de acción estratégica como de apoyo al Ejército de Tierra. La constituían las Flotas, Cuerpos de Ejército del Aire y Divisiones. Otra parte era la Aviación de información para el Ejército (Koluft), formada por escuadrillas y grupos de reconocimiento, que actuaban a las órdenes de las Grandes Unidades de tierra. Y por último, estaba la Aviación de cooperación con la Marina, que tenía las misiones de operaciones de costa y fuerzas aéreas embarcadas en la Flota naval.

Para dar una idea de cómo actuó esta Aviación, nos referiremos a un caso concreto: el frente ruso, en el que aparecían ya recogidas las experiencias de la actuación en campañas anteriores.

Sabido es que este frente estaba dividido en tres Grupos de Ejército (sin contar Finlandia). Como superpuestas a estos Grupos de Ejércitos se encontraban tres Flotas aéreas: La Flota número 1, que operaba en el mismo sector que el Grupo de Ejércitos Norte; la Flota número 2, en el sector del Grupo de Ejércitos Centro, y la Flota número 4, en el sector del Grupo de Ejércitos Sur. Estas Flotas, mandadas por Mariscales del Aire, tenían su Cuartel General al lado, o por lo menos bien enlazado con el Mariscal de Grupo de Ejércitos correspondiente.

Cada Flota estaba compuesta por dos Cuerpos de Ejército del Aire, y éstos, por divisiones formadas por Regimientos de bombardeo, caza, destructores y artillería antiaérea. A estas Divisiones estaban encomendadas las misiones de actuación a larga distancia (estratégicas) y defensa de caza, así como la lucha en general por el dominio del aire. Pero en cada uno de estos Cuerpos de Ejército había también una Brigada o División de constitución variable, de combate próximo o asalto (llamada Nah-kampf), al mando de un General y compuesta por unidades (Regimientos o Grupos) de aviones destructores, de bombardeo en picado, caza y reconocimiento. La División de asalto de cada Cuerpo de Ejército se distribuía

o desplegaba en aeródromos muy próximos al frente, por ser su misión el apoyo directo a las tropas de tierra y muy especialmente a las unidades de carros y motorizadas, con las cuales, en las flechas que salían del frente para cerrar las bolsas en las campañas relámpago, establecían aeródromos provisionales, algunas veces muchos kilómetros a retaguardia de las líneas enemigas. Su caza tenía la modalidad llamada caza-bombardeo, consistente en poner al caza, además de su armamento propio, algún cañón anticarro y bombas de 50 y hasta de 250 kilogramos. Con estos aviones y los "Stukas" se hacía un servicio parecido al de nuestras cadenas, tanto para proteger o apoyar un avance de las tropas propias, como para detener o desmontar un ataque del enemigo. Esta acción tenía como límite fijado 150 kilómetros de profundidad desde la primera línea; pero en general no pasaba nunca de los 50 ó 60 kilómetros en territorio enemigo.

Esta era la ayuda que operativamente se daba al Ejército de Tierra, sin perjuicio de emplear además, cuantas veces se estimase necesario por el Mando, todo el resto de la Flota y aun de las Flotas próximas, en beneficio del Grupo de Ejércitos del sector. Pero además había la otra organización aérea, que ya hemos mencionado, el Koluft, que operaba a las órdenes directas del Ejército de Tierra en sus distintas Grandes Unidades.

Esta organización adoptaba la forma siguiente: Concepto análogo al mando del Comandante de Aeronáutica de nuestro Reglamento de Grandes Unidades, su nombre indica Mando de la Aviación en el Ejército, y su misión no es combatir, como no sea en defensa propia. Las escuadrillas y grupos que lo formaban constituían la Aviación de reconocimiento o exploración del Ejército. Sus servicios eran los de reconocimiento próximo y a larga distancia, fotografía, información, corrección del tiro de artillería, señalamiento de objetivos, etc., necesarios al Ejército de Tierra.

Comprendía todas las unidades de Aviación necesarias y los organismos que preparaban y difundían la información aérea sobre la situación enemiga y sus movimientos.

De esta Aviación de cooperación había una escuadrilla de reconocimiento próximo en cada Cuerpo de Ejército.

En cada Ejército o agrupaciones de carros existía un "koluft" de Ejército, el cual consistía en un Coronel con un pequeño Estado Mayor,

Jefe de la Aviación del Ejército, y que mandaba: una escuadrilla de reconocimiento lejano, una escuadrilla de transporte y además las escuadrillas de los Cuerpos de Ejército correspondientes a ese Ejército, más un Regimiento de Artillería Antiaérea.



Lanzamiento de paracaidistas a retaguardia de las líneas.

En cada Grupo de Ejércitos había un General de Brigada del Aire con un Estado Mayor, siendo la característica de este Estado Mayor, como la de todos los "koluft", el tener una Sección de Información extraordinariamente desarrollada, de tal forma que el resto de todas las Secciones tenía como principal objeto facilitar el trabajo de ella. El Jefe tenía a sus órdenes inmediatas una escuadrilla de reconocimiento lejano, una de reconocimiento nocturno y otra de transporte. Era Jefe de toda la Aviación del Grupo de Ejércitos.

Un General, al lado del Generalísimo del Ejército del Reich, mandaba todos los "koluft" del Ejército alemán.

Con esta organización se vió actuar a los alemanes durante toda la guerra. En la primera parte, de 1939 a 1941, en Polonia, Dinamar-

ca, Noruega, Bélgica, Holanda, Francia, Grecia y Creta, sorprenden a los aliados con el empleo de la Aviación y la notable compenetración entre el Aire y Tierra, que les hace comportarse como un organismo único, pudiendo hablarse más bien de unidad de acción que de cooperación en sus actuaciones. Entre las principales sorpresas están el empleo de los "Stukas" (bombardeo en picado), paracaidistas, planeadores y unidades aerotransportadas. El dominio del aire es en esa época absoluto para los alemanes.

En Dunquerque, la caza inglesa, favorecida por la proximidad de las bases inglesas en el Canal, contiene por primera vez a la Luftwaffe, y gracias a ello el desastre no es total en el momento del reembarco, realizado bajo una verdadera batalla aérea. Sobre Inglaterra, de agosto a octubre de 1941, la superioridad de la caza inglesa se hace más patente; la Aviación alemana pierde la batalla de Inglaterra. En el invierno de 1941, en Rusia se paraliza la Aviación del Eje por no estar preparada para actuar en tan bajas temperaturas, defecto de que adoleció toda la organización alemana en esa ofensiva, acaso por pensar que antes de diciembre ya estaría concluida. El Ejército alemán se para. Empieza en el resto de Europa la actuación ofensiva de la Aviación aliada, que ya se va preparando y poniéndose a la altura de su adversaria.

Sin llegar aún a su total desarrollo, ya en 1941 comienzan los "raids" de los grandes bombarderos anglosajones. Las Fortalezas volantes hacen en este año su aparición sobre el cielo de Alemania y países ocupados por el Eje; el signo del dominio del aire va a cambiar y con él el de la guerra.

Pocos elementos aéreos, comparados con los de Alemania, tenían los aliados al comenzar las hostilidades, y es ésta la época de sus más grandes derrotas. La primera actuación decisiva de la Aviación inglesa fué la batalla sobre Inglaterra, y en ese mismo otoño de 1940 el ataque a los puertos de partida de Francia y Holanda por la Aviación de bombardeo aliada, que ocasionó grandes destrucciones en barcos y barcasas preparados para el desembarco en la costa inglesa.

Así como a los alemanes se les vió empezar la guerra con una organización y una táctica aéreas fijadas de antemano, hijas de una doctrina de empleo definida, los aliados parecieron ir formando la suya y completándola con las enseñanzas y experiencias de la campaña.

Las batallas de Polonia, Noruega y Francia les sorprenden por la importancia decisiva de la Aviación alemana, o aún mejor podría decirse, por la influencia fatal para su causa de la falta de una Aviación aliada suficiente y equipada con arreglo a las necesidades de su Ejército. Desaparecida en pocos días la Aviación polaca, destruida la mayor parte en sus propios aeródromos y el resto en el aire, el heroico Ejército polaco, excelente en todos conceptos, fué materialmente aplastado en diecisiete días. Puede decirse que unos 2.000 aviones alemanes decidieron la suerte de Polonia.

Asegurada la supremacía aérea en el cielo de Polonia, la Luftwaffe se dedicó a la destrucción de vías de comunicación, estaciones, carreteras, puentes, etc. Los aviones alemanes ametrallaban tropas en marcha, columnas de abastecimiento, ferrocarriles y todo lo que pudiera producir colapso en el movimiento de tropas y en la marcha del país. El Ejército polaco se paralizó, y, por el contrario, las columnas motorizadas alemanas encontraron fácil su camino, constantemente acompañadas y protegidas por su Aviación en los rápidos avances.

La campaña de Noruega se hace posible, cuando era considerada como una locura desde el punto de vista táctico, por la intervención de la Aviación alemana. No solamente hace el transporte y abastecimiento de tropas en paracaídas y aviones, transportando en el primer día más de 10.000 hombres a distintos puntos muy alejados. La Aviación se manifiesta como el arma más rápida de ocupación y de abastecimiento de bases lejanas; pero lo que es más importante, en su lucha contra la Escuadra inglesa demuestra por primera vez sobre Skagerrak y en las costas noruegas que puede rechazar una Escuadra ocasionándola duras pérdidas, y dar a su reducida Marina la libertad necesaria para transportar a la costa enemiga un Ejército poderoso y conseguir una comunicación ininterrumpida con la zona ocupada.

Más adelante, cuando los aliados, fiados en su dominio del mar, desembarcan tropas en algunos puntos de Noruega, los ataques aéreos hacen tan difícil su situación y la de la Flota que los transporta y abastece, que desistiendo de la operación, a pesar del apoyo de los naturales del país, reembarcan después de algunos días de lucha inútil. El primer Ministro, Churchill, y el Ministro del Aire inglés confesaron juntos en la Cámara de los Comunes que su inferioridad frente al poder aéreo ene-

migo había sido suficiente para justificar el reembarque de las tropas y la retirada de la Escuadra inglesa de las aguas de Noruega, agregando: "La potencia aérea alemana no es invencible. La potencia aérea—de Alemania o de cualquier otro país—sólo es invencible cuando no puede contrarrestarse con la suficiente potencia aérea." Lo que marcó la decisión de Inglaterra de esforzarse en conseguir esa potencia aérea necesaria. Hasta entonces no habían creído tan poderoso el enemigo aéreo.

Bélgica y Francia fueron una repetición en gran escala del caso de Polonia. La coordinación de las unidades motorizadas y acorazadas con la Aviación de asalto revolucionó los medios de hacer la guerra. El proceso de Riom constituyó todo él una lamentación de los Generales franceses por la falta del dominio de su cielo. En él todos los principales actores coincidieron en atribuir al dominio de la Aviación germana los desastres de su Ejército. De sus declaraciones podemos tomar trases como: "La carencia de aviación fué la causa principal de la derrota. Un Ejército que no cuenta con el apoyo y protección de una Aviación poderosa está condenado a una parálisis general", y otras análogas. La derrota de la Aviación francesa arrastró consigo al Ejército francés.

La batalla de Inglaterra—ataque aéreo de Alemania contra Gran Bretaña desde el 8 de agosto hasta el 31 de octubre de 1940—dió la razón a Churchill, que ya mucho antes de empezar la guerra pedía muchos aviones para defender a Inglaterra. No fué muy escuchado en su país, que eminentemente naval no creía demasiado en el enemigo aéreo, y, sin embargo, solamente la existencia de un poder aéreo británico, aún escaso, salvó a Inglaterra en aquella ocasión, que hizo decir al primer Ministro, refiriéndose a la R. A. F.: "Nunca en el campo de los conflictos humanos se hizo tanto, para tantos, por tan pocos."

Aquí, como en Dunquerque, desaparece la inferioridad local de la Aviación británica por poder intervenir frente a la alemana sus magníficos aviones de caza, de corto radio de acción, pero muy bien armados y de excelentes características de combate.

No podía haber invasión de Inglaterra si Alemania no dominaba el cielo inglés. A intentarlo se encaminaron los esfuerzos de la Luftwaffe en una lucha dura y tenaz. La caza inglesa, corta en número pero excelente por las características de sus aviones y por el arro-

jo de sus pilotos, defendió bravamente su cielo. Los alemanes abandonaron la empresa después de muy duras pérdidas de material y personal (unos 2.500 aviones aproximadamente en total, habiendo llegado a perder 185 en un día), y perdida la batalla aérea no hubo ya más peligro de invasión de las islas.

Viene después Creta (mayo de 1941), que aún sorprende a los ingleses sin aviación suficiente para todos los frentes. Nuevo desastre aliado y nuevo triunfo rotundo de la Luftwaffe, por no tener enfrente una aviación de su talla.

En síntesis, defendían Creta unos 37.000 hombres. Separada esta isla por más de 100 kilómetros del punto más próximo del continente de Europa; protegidas sus costas por una Escuadra formidable, llena de espíritu combativo y victoriosa en el Mediterráneo hasta el extremo de tener anulada a la Escuadra adversaria, Creta parecía una posición inexpugnable y era de importancia estratégica para operaciones navales en el Mediterráneo y mar Egeo y sede del Rey de Grecia y su Gobierno.

¿Cómo fué tomada por los alemanes en una batalla de doce días? La respuesta es sencilla. En la isla había pocos aeródromos, y la débil aviación que en ellos tenían los ingleses fué fácilmente anulada por la Luftwaffe. La aviación que podría haber acudido a la defensa tenía sus bases muy alejadas o era de portaviones. Descartada la Aviación aliada del cielo de Creta, lo demás fué fácil para los alemanes.

Formaciones de paracaidistas seguidas de fuerzas de desembarco transportadas en planeadores y aviones de transporte ocuparon los aeródromos y puntos importantes, desde los que empezaron operaciones que dieron por resultado la evacuación de la isla por los aliados, perdiendo unos 22.500 hombres de los defensores, además de siete cruceros, ocho destructores, cinco lanchas rápidas y un submarino de la Escuadra que intentó apoyarles y que les ayudó en su evacuación.

Fué una batalla ganada aéreamente, pues hasta las fuerzas italianas que después llegaron embarcadas desde el Dodecaneso no hicieron sino coger el fruto de la victoria de las fuerzas aerotransportadas. Fué otra muestra de guerra relámpago, pero con la particularidad de que en ella los únicos que tenían artillería y carros blindados eran los defensores; los agresores sólo tenían como fuerza el dominio del aire, pero lo tenían *total*.

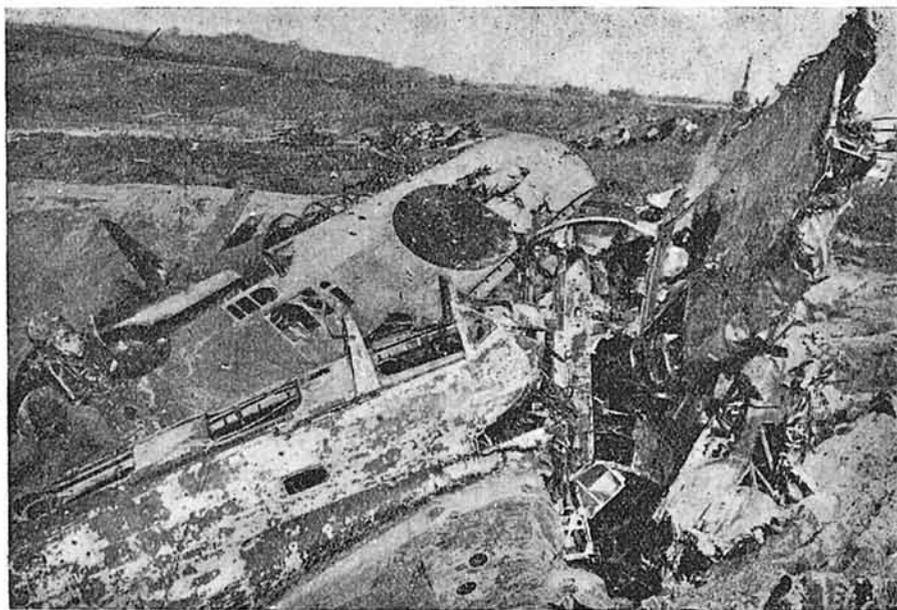
Los ingleses confesaron lealmente que por falta de defensa aérea necesitaban abandonar la isla. ¡Qué contraste más claro entre este abandono y la defensa de Inglaterra, hecha por la Aviación inglesa un año antes! El hecho de Creta fué posible por no haber en la isla aeródromos y caza en cantidad suficiente para defenderla. Los portaviones no fueron empleados, porque hubiese sido una lucha suicida.

Lo que se hizo en Creta se hubiese realizado también en Gran Bretaña si la Luftwaffe hubiese podido dominar su cielo, y así lo han dado a entender los mismos ingleses; pero no lo dominó..., y por eso no hubo desembarco.

Los aliados se dieron perfecta cuenta de que

tenían en sus programas que hacia fines de 1942 tendrían una superioridad aérea total. A medida que su potencia aérea iba aumentando, la fueron empleando paulatinamente. Al hablarse de la necesidad del segundo frente, Inglaterra dice que en ese año el segundo frente será aéreo, y ya en mayo de 1942 aparecen las masas de bombarderos británicos, siendo el primer gran ataque a Colonia con 1.250 aviones.

Terminada la segunda ofensiva de Alemania en Rusia, en noviembre de 1942, sin haber podido conseguir poner fuera de combate al Ejército soviético antes de que los aliados estableciesen un segundo frente, en aquel otoño



*Efectos del bombardeo
contra aeródromos.*

la rotura de hostilidades les había sorprendido sin la potencia aérea que la guerra moderna requiere, y se dedicaron sin descanso a obtenerla, aplazando para entonces sus acciones ofensivas. La enorme capacidad industrial del Imperio Británico y la aún mayor de los Estados Unidos, con la que contaron desde el principio, les dió relativamente pronto el instrumento preciso para la victoria. Es de admirar la tenacidad inglesa, que en condiciones muy difíciles hizo que la resistencia no se desmoronase antes de ese plazo, que no pudo ser corto.

Ya dijimos que los alemanes perdieron el dominio del cielo en el año 1943. Los ingleses

inician éstos el ataque contra Rommel en Egipto y Libia, al mismo tiempo que el desembarco en Marruecos y Argelia, preparado todo ello con gran lujo de Aviación. Las luchas en Libia se habían caracterizado por sus movimientos pendulares, acompasados al dominio de la costa, que fué obtenido unas veces por los ingleses con su Escuadra (estado de débil Aviación italiana en el Mediterráneo), y otras por los alemanes, cuando trasladaron una masa relativamente importante de su Aviación a este mar (enero de 1941).

Los germanos se ven obligados a retirar la mayor parte de su Aviación de Rusia, ya que son las fuerzas que más rápidamente pueden

trasladar al Sur para oponerse a la ofensiva aliada. Así y todo, su Aviación resulta ya insuficiente frente a la ya pujante Aviación anglosajona. Los países del Eje se conservaban en África gracias a su superioridad aérea; perdida ésta, sus tropas son expulsadas de Libia y Túnez, y entonces se produce el hecho que fué sueño de los aliados durante mucho tiempo: la Europa nazi, cercada por las Aviaciones aliadas.

Los Estados Unidos se habían apropiado también el lema "La victoria será conseguida en el aire", y a la producción de aviones dedicaron un esfuerzo inconcebible. Al final del año 1942 poseen 60.000 aparatos, y 125.000 habían construido al terminar el 1943. Sus fábricas produjeron 298.000 aviones durante toda la guerra. Gran parte de ellos fueron trasladados a Europa y África. La producción de Inglaterra y sus Dominios también fué grande, sin que sea posible establecer ni aproximadamente el número de aviones con que hubo de enfrentarse la Luftwaffe; y decimos la Luftwaffe porque la Aviación italiana, muy reducida ya, poca ayuda le prestaba. Si puede decirse que una cantidad enormemente superior a la suya y de una calidad que ya también superaba a la alemana. La Aviación del Ejército americano, relativamente reducida en 1941, era un Ejército de 2.300.000 hombres al terminar la guerra.

En el aire, como en tierra, los alemanes pasan a la defensiva. Su decadencia se acentúa cada vez más. Una Aviación a la defensiva es Aviación vencida si no puede reaccionar ofensivamente, posibilidad de que ya carecía Alemania con sus industrias constantemente atacadas.

Para completar aquel cerco aéreo y facilitar el ataque teniendo al alcance eficaz de sus bases todos los lugares que ocupaba Alemania, se hizo necesario apoderarse del gran saliente de la península italiana, y ésta es la primera operación que emprenden los aliados.

Desde noviembre de 1942, los países del Eje estuvieron obligados a dividir sus fuerzas para atender a los frentes del Este y del Sur; pero después de la capitulación de Italia (sin que los aliados hubiesen ocupado nada de este país), en septiembre de 1943, se encontró Alemania con la ofensiva rusa, y además con la amenaza de desembarcos en la costa sur y en la occidental de Europa, lo que le creaba una situación difícil. La movilización total le proporcionó

recursos humanos para hacer frente a la situación en tierra; pero no pudo superar su inferioridad en cuanto a producción de material aeronáutico. La Aviación anglosajona había crecido en proporciones gigantescas. El cielo alemán estaba totalmente dominado, sus centros industriales a merced del enemigo, y esta situación no podía tener ya solución en el terreno de la lucha.

Con la ocupación de la costa norte de África, los aliados adquirieron la superioridad aérea en el espacio mediterráneo, trasladando a sus numerosos aeródromos grandes masas de Aviación. Una demostración aérea, aun ocasionando pocas bajas a los defensores, proporcionó a los anglosajones las islas de Pantelleria, Lampedusa y Linosa. Viene después el desembarco en Sicilia, donde la formidable acción de la Escuadra y la Aviación aliadas y la defeción de las fuerzas italianas hicieron inútil la resistencia de las tropas alemanas.

La desmoralización italiana, que culminó en un espectacular bombardeo de Roma, efectuado el 18 de junio, determinó la reunión del Gran Consejo Fascista y la caída de Mussolini. En septiembre se firma el armisticio con Italia, y el Ejército anglosajón desembarca en la península italiana. La ocupación por las fuerzas aéreas alemanas de los aeródromos de Roma impidió que una División aliada aterrizase con ese mismo fin. Gracias a ello, las Divisiones alemanas desarmaron a las italianas y se apoderaron del norte de Italia. Las fuerzas alemanas se retiran de Córcega y Cerdeña, y los aliados ocupan la mitad sur de Italia, la más interesante aeronáuticamente, quedando amparada la ofensiva angloamericana en el principio del año 1944.

Puede decirse que desde este momento (prescindiendo de las anteriores acciones aéreas sobre el territorio del Reich, importantes, pero no tan resolutivas) Alemania no descansa ni de día ni de noche. Miles de aviones la martillean constantemente en una ininterumpida agresión, que ya no cesará hasta el día final de la guerra. Berlín y las ciudades más industriales; la cuenca del Ruhr, cuyas actividades tuvieron que cesar totalmente; los puertos más importantes: Bremen, Hamburgo, Kiel, etc.; refineras de petróleo, fábricas de gasolina sintética y grandes depósitos de combustibles; fábricas de aviones e industrias de armamento; principales nudos ferroviarios, líneas de ferrocarril, autopistas y puentes; los

canales más importantes de navegación y presas de los embalses; los astilleros, en los que fueron destruidos gran cantidad de barcos en reparación o construcción, especialmente submarinos; industrias del acero y aluminio; todo sufrió destrucciones en proporciones hasta entonces desconocidas. Bombas pesadas de seis y hasta de diez toneladas y miles de toneladas de bombas incendiarias fueron lanzadas. La vida y la industria alemana sufrieron terrible paralización, y ella se reflejó en la pérdida de potencia de su Ejército, y muy especialmente de su Aviación, que fué hacia donde más especialmente se dirigieron los ataques.

En Washington se ha publicado un informe oficial sobre la actividad de las fuerzas aéreas aliadas durante la guerra contra Alemania, y de él tomamos los datos siguientes: durante los ataques aéreos, el total de vuelos realizados por los bombarderos aliados fué de 1.440.000, y de 2.480.000, el de los cazas. En el tiempo en que la lucha en el frente occidental revistió mayor intensidad, participaban en la guerra aérea 28.000 aviones aliados de primera línea y 1.300.000 hombres del Arma de Aviación. El total de las bombas lanzadas por la Aviación de los Estados Unidos y la R. A. F. es de 2.700.000. Cerca de 3.600.000 casas fueron destruidas o fuertemente averiadas. Las bajas en la población civil alemana fueron 1.080.000 aproximadamente. Es curioso observar que en las Aviações americana y británica hubo casi el mismo número de muertos: 79.206 aviadores americanos y 79.281 aviadores británicos.

En esta posición, con los países ocupados por Alemania rodeados de una Aviación que los aplasta, queda todo preparado para una doble ofensiva: por tierra y aire. En tierra será simultáneo el desembarco en el Oeste y el ataque ruso en el Este.

En el desembarco en el occidente de Europa, en el año 1944, todas las previsiones auguraban un fracaso, o, por lo menos, una difícil operación para los aliados. Siempre se tuvo por operación difícil un desembarco; pero además, en aquella ocasión los aliados tenían un Ejército que podía llamarse bisono por su reciente organización, frente al Ejército alemán, bien instruido y fogueado. Los alemanes habían tenido mucho tiempo para preparar la defensa. Grandes obras de fortificación, artillería de todos los calibres, defensas accesorias, guarniciones de costa con sus reservas,

todo estaba previsto, y la operación anunciada reiteradamente por el enemigo: no hubo sorpresa. Y, sobre todo, una retaguardia con excelentes líneas de comunicación de todas clases facilitaría la afluencia rápida al punto necesario de una gran masa de maniobra formada por Divisiones escogidas, con material modernísimo, motorizado, acorazado, etc., y todo ello a las órdenes de Generales de bien acreditada competencia y arrojo.

¿Qué hizo que todo esto no sirviera para nada? ¿Por qué acabó todo en una fácil operación, además de rápida, poco cruenta para los asaltantes, salvo en algunos combates de detalle, que precisamente dieron muestra de la excelente calidad de las tropas defensoras?

Empecemos por observar que ningún avión de combate alemán voló sobre las playas ni los convoyes de desembarco en la mañana del día D. Si oímos lo que dicen los Generales vencedores y lo que opinan los vencidos, veremos que ambos coinciden. Una Aviación aliada de bombardeo pesado y gran radio de acción, cuando estuvo a punto (y tardó más de tres años), se encargó de destruir las industrias alemanas, muy especialmente las de construcción de aviones y gasolina sintética, las líneas de comunicación y centros ferroviarios y los emplazamientos de armas especiales. Una poderosa Aviación de caza se encargó de completar el dominio del aire luchando contra la caza alemana. Conseguida esta primera fase del dominio del aire, a la hora del desembarco unidades aéreas de acción táctica callan las baterías de costa destruyen fortificaciones y defensas de costa y barren del cielo a la Aviación alemana que pudiera atacar a las fuerzas de desembarco, protegiéndolas bajo su *sombrilla* aérea; arrojan paracaidistas, y Divisiones aerotransportadas son colocadas, con aviones y planeadores remolcados, en los sitios previstos. Simultáneamente, otros aviones destruyen a retaguardia, en el interior de Francia, los aeródromos, las vías férreas, carreteras y puentes; y sobre los caminos de acceso ametrallan y destruyen a las unidades que acuden a reforzar la defensa, taponando los accesos y produciendo el colapso de aquella masa de maniobra, clave fundamental de la defensa de la fortaleza europea. El Ejército alemán se encuentra en ese momento en la misma situación de impotencia que el francés en el año 1940; las razones son las mismas..., y el resultado, idéntico.

Pues bien; este ejemplo histórico podría ser

el resumen de cuanto pudiéramos decir. Esa es la intervención de la Aviación en la guerra terrestre. Podríamos llamar a esto un ejemplo en la ofensiva.

Coventry y otras localidades inglesas son una muestra, sin necesidad de bomba atómica, de lo que esperaba a Inglaterra en la preparación del asalto alemán en el año 1940. La caza de la R. A. F., ganando la batalla de Inglaterra en el aire e impidiendo destrucción, dominio del aire y desembarco, es otro ejemplo que pudiéramos llamar de Aviación en misión defensiva.

En la campaña de Africa y el Mediterráneo puede decirse que nace la Aviación de cooperación con el Ejército o Aviación táctica de los angloamericanos. Acaso su definidor y creador haya sido el General Montgomery, por la necesidad que de ella sintió y la organización que la dió, amoldada a sus necesidades.

Esta organización, bastante parecida en las Aviaçiones inglesa y americana, es en esquema la siguiente: en los Estados Unidos, las Grandes Unidades superiores (Air Forces) son algo semejantes a las Flotas alemanas. Cada una de estas Unidades tiene un Teniente General Jefe, y además, normalmente, tiene cuatro Mandos (agrupaciones mandadas por Generales), que son: Mando de Bombardeo, Mando de Intercepción y Caza, Mando de Apoyo a las Fuerzas Terrestres y Mando de los Servicios. Los tres Mandos primeros, llamados también operativos, agrupan las Brigadas y Regimientos de cada especialidad. Cada teatro de operaciones cuenta con una o más de estas Flotas. Su Jefe es el responsable ante el General en Jefe del conjunto de las operaciones aéreas. Es también su asesor aeronáutico, además de mandar las fuerzas del aire.

Todas las Flotas, verdaderos Ejércitos aéreos, no son iguales. Las empleadas solamente en misiones estratégicas, grandes bombardeos a larga distancia, se componían solamente de aviones de este tipo y los cazas necesarios para su defensa y acompañamiento. Así estaban organizadas la 8.^a y la 15.^a, que operaron en Europa. En cambio, la 9.^a y la 12.^a, también en Europa, pero actuando en estrecha colaboración con el Ejército de Tierra, tomaron el nombre de Flotas Aéreas Tácticas, y su organización se amoldó a su misión. Los Regimientos que las componían eran de asalto, bombardeo ligero y medio, cazas, cazabombardeo, bombar-

deo rasante, aviones antitanques, aviones de reconocimiento y Unidades de transporte aéreo de tropas.

En Inglaterra, donde la R. A. F. siempre estuvo dividida en los Mandos de Bombardeo, Caza y Defensa de Costas, desde la campaña de Africa fué creado el Mando de Aviación de Cooperación con el Ejército (Army Cooperation Command), que forma así una de las cuatro ramas principales de las fuerzas aéreas inglesas y está compuesto por Divisiones y Flotas tácticas con material análogo a las fuerzas tácticas americanas.

Es de hacer notar en esta organización aliada de cooperación de su Aviación con el Ejército de Tierra como diferencia fundamental con la organización alemana, que en ella no existen pequeñas unidades (grupos o escuadrillas) afectas a las Grandes Unidades de Ejército y dedicadas exclusivamente a su servicio de información, fotografía, corrección artillera, transporte, etc. Los servicios de esta clase que necesiten se los da la Gran Unidad del Aire que opere con ellas.

En el Pacífico, toda la guerra fué una sucesión de desembarcos, combates saltando de isla en isla, posibles siempre que se resolvió favorablemente la lucha aérea preliminar. Las bases en tierra o flotantes fueron dando la victoria a quien dominó el aire.

Del desarrollo táctico de estas operaciones nos ocuparemos al tratar de la Aviación en la guerra sobre el mar. Pero en su encadenamiento estratégico, por parte de los Estados Unidos no ha sido más que una lucha, muchas veces durísima, para la ocupación de una serie de bases aéreas formando un camino o línea de penetración hasta el Japón y buscando siempre apoderarse solamente de las que se consideraron precisas para poder llegar a poner las islas niponas bajo el alcance de los Flotas aéreas americanas.

Machacar las ciudades y las industrias japonesas y estrangular su tráfico marítimo fué la idea directriz de estas operaciones, aseguradas por la superioridad aérea y apoyadas en una Aviación de gran radio de acción, piedra fundamental de la estrategia americana en el Pacífico. Se fueron conquistando así las Gilbert, Marshall, Salomón, Saipán, Tinian y Guam, en las Marianas; las Palaos, Filipinas, y, por fin, Iwoshima y Okinawa (de las Riu-Kiu), en una lucha épica. Ni siquiera se ocu-

paban los archipiélagos completos: solamente las bases precisas y las islas necesarias para su seguridad.

Cuando el Japón vió que la metrópoli estaba bajo las bombas americanas, se convenció de que todo había terminado. Hiroshima y Nagasaki han sido dos bombardeos decisivos. Poco importa que haya sido con la bomba atómica o que hubiese sido con unos miles de toneladas de otro explosivo más modesto. El resultado final hubiese sido el mismo, aun cuando hubiese sido preciso algún tiempo más. Para cuando aquellos aviones destruyeron las dos ciudades japonesas, desde las bases ocupadas habían empezado a actuar las Flotas aéreas de los Estados Unidos. Las Flotas tácticas números 5, 7 y 13, desde Okinawa e Iwohima; las estratégicas números 8 y 20, desde las Marianas y Okinawa, y la 14, desde China, con un total de más de 10.000 aviones de primera línea, habían atacado ya 206 ciudades, 44 de las cuales quedaron completamente aniquiladas, y en 37 más (entre las que figuraba Tokio) se habían realizado destrucciones del 30 por 100; se habían bombardeado 581 fábricas importantes, entre ellas las principales factorías de aviación, cuya paralización llegó a disminuir la producción de material volante en un 60 por 100, según declaraciones del Gobierno japonés después de terminadas las hostilidades. Al firmarse el armisticio, el Japón había perdido 51.109 aviones, y su fuerza aérea quedaba reducida a la impotencia.

Los americanos han seguido en el Pacífico la inspiración del General Mitchell, fallecido sin ser escuchado, y que ya en el año 1929 decía que debía fundamentarse la estrategia americana, especialmente la del Pacífico, en una poderosa Aviación.

Llama fuertemente la atención la gran cantidad de desembarcos que se han realizado en esta guerra. Puede decirse que han sido las acciones más importantes de ella y las más numerosas. Noruega, Norte de Africa, Sicilia, Italia, Normandía, Sur de Francia, Filipinas, Malaca, Borneo y los innumerables de japoneses y aliados en las islas del Pacífico, forman una serie de operaciones de este género como jamás se había producido en la historia de las guerras.

Fué siempre el desembarco una operación tenida por difícil y a la que casi siempre acompañó el fracaso. Como ejemplo reciente se tenía el de Gallipoli en la primera guerra mun-

dial, fracaso de los aliados en el que tuvieron que reembarcar después de grandes pérdidas y que hizo pensar que con el progreso de las armas era evidente la imposibilidad de tales acciones a viva fuerza. El nuestro de Alhucemas fué reputado como un éxito digno de estudio y posible por las especiales condiciones del enemigo.

Es natural que ese cambio de cosas haya tenido que obedecer a alguna razón poderosa. Esa razón no ha sido otra que el dominio del aire y la acción de los poderosos medios aéreos. La dificultad del desembarco no estaba en el desembarco en sí. Poner el pie en un punto del litoral enemigo, aprovechando la sorpresa, siempre fué relativamente fácil. Lo difícil ha sido siempre sostenerse en la cabeza de desembarco al reaccionar el enemigo con elementos que generalmente han de ser más poderosos que los precarios que se puedan desembarcar en las primeras horas y aun en los primeros días. Pero si se consigue el dominio del aire, es posible dominar también las comunicaciones enemigas, atacar sus reservas para impedir que acudan, destruir las defensas que puedan oponerse al desembarco o al progreso de los desembarcados; en una palabra, desarticular todo el sistema defensivo y dar tiempo a que las fuerzas asaltantes sean fuertes en material pesado y en efectivos. La continuidad de la acción aérea, es decir, el mantenimiento de la "sombrija aérea", tiene también un efecto moral no despreciable, tanto por lo que favorece a las fuerzas propias como por lo que abate a las adversarias.

A todo esto se sumó otra nueva modalidad de acción: los desembarcos aéreos, que se realizaron siempre simultáneamente con los navales. El apoyo que éstos prestaron, dominando puntos importantes tácticamente; la actuación de Divisiones aerotransportadas a retaguardia de las fuerzas defensoras, moviéndose en apoyo de las desembarcadas en la costa hasta su conjunción con ellas, en una realización del envolvimiento vertical en los momentos más delicados para la defensa, fué otra aportación considerable del elemento aéreo para hacer posible la operación difícil del desembarco naval. El éxito de éste estuvo asegurado siempre que se cumplió la condición de no emprenderlo sin supremacía aérea.

En las operaciones de oposición a desembarcos, también tuvo la Aviación intervención eficaz. Así, en Midway o en el mar del Coral, las columnas de desembarco japonesas tuvie-

ron que retirarse a sus bases, perdiendo gran cantidad de buques y hombres por haber quedado el dominio aéreo en manos de los anglosajones, cuyos aviones hicieron imposible su aproximación a la costa. En Inglaterra ya vimos cómo el desembarco alemán fracasó sin haber partido de los puertos franceses, por la acción de la R. A. F.

Si quisiéramos encerrar todo lo expuesto en unas líneas generales, podríamos decir que la Aviación en la guerra terrestre tiene como misiones fundamentales: conseguir el dominio del aire, sin el cual será imposible toda operación aérea o terrestre. Proteger el país y el propio Ejército contra la Aviación enemiga, sin cuya protección se verían bien pronto paralizados y aniquilados. Paralizar o destruir todas las fuentes de la potencia de lucha del país enemigo. Apoyar el Ejército de Tierra en sus operaciones.

La lucha por el dominio o supremacía aérea ha sido la primera planteada en todas las batallas de esta última guerra. Unas veces duró días; otras, meses o años. A la Aviación enemiga se la batió en el aire, en sus aeródromos y aun mejor en sus fábricas.

Cuando el dominio se consiguió, la Aviación pudo dedicarse libremente a sus muchas posibilidades de colaboración con el Ejército de Tierra: indirectas (bombardeos o acciones lejanas) o directas (reconocimientos: información, asalto, bombardeo, transporte de tropas, envolvimiento vertical, etc.).

La mayor parte de las consecuencias que ahora han podido sacarse no han sido sino confirmación de las que se sacaron en nuestra guerra. Guardadas las debidas proporciones por la enorme diferencia del material disponible, encontramos la aparición de los mismos conceptos: el dominio del aire y la lucha por él, la acción estratégica aérea y el apoyo del aire al Ejército de Tierra o acción táctica, el transporte de tropas en avión, etc. Nada hemos tenido que aprender, pues esto que han descubierto los distintos beligerantes después de du-

ras lecciones, lo habíamos establecido nosotros en nuestra campaña de liberación.

La organización nuestra fué ya lo que han terminado siendo las organizaciones de los dos bandos combatientes. Nuestra Aviación nacional se componía desde 1938 de cuatro Grandes Unidades, mandadas por Generales o Coronales; dos de ellas eran mixtas de bombardeo lejano y colaboración con el Ejército de Tierra; una era de bombardeo rápido (actuación lejana sin caza), y la otra, de bombardeo próximo, protegido por caza. Además de ellas, varios Grupos de asalto (cadenas), bombardeo en picado, hidroaviones y aviones de reconocimiento próximo y lejano, atendían a la cooperación con Ejército y Marina, sin perjuicio de que las Grandes Unidades actuasen también como Aviación de colaboración cuando así era necesario por las necesidades de los frentes o las ofensivas emprendidas.

Hubo en nuestra guerra acción táctica (cadenas que va tuvieron su embrión en Marruecos), bombardeo en grandes masas, concentrado en un punto (rotura de Bilbao, Ebro, etc.); transporte de tropas (14.000 hombres pasando el Estrecho en avión, completándose la operación con el paso de convoyes marítimos bajo la protección aérea); operaciones aeronavales, tales como el fracaso del desembarco rojo en Mallorca o el ahuyentar la escuadra roja del Estrecho; pero al mismo tiempo también acciones estratégicas sobre puertos como Barcelona o Valencia, aeródromos de retaguardia, centrales eléctricas de Cataluña, tráfico marítimo y otras, no por lejanas menos útiles al Ejército de Tierra, pues el que más directamente sienta el Ejército el apoyo táctico no quiere decir que tenga menos importancia para él el apoyo estratégico.

Y para terminar, diremos que este espíritu o doctrina se reflejó en la organización de nuestro Ejército del Aire, estableciéndose con los nombres de Armada Aérea y Aviación de Cooperación con el Ejército y Marina lo que ahora se llama Aviación Estratégica y Aviación Táctica.