



# El radio de acción en la guerra en el aire

de Coronel Azcarraga

Las fuerzas aéreas en su lucha sobre tierra son responsables, durante la guerra, de cuatro misiones claramente definidas. Una de ellas se refiere a los objetivos de las fuerzas terrestres, otras dos implican un nuevo concepto de la guerra, y el cumplimiento de la cuarta misión permite completar las otras tres. He aquí, sin que el orden en que se exponen quiera decir nada en lo que a su importancia se refiere, cuáles son estas cuatro misiones:

Primera. Las fuerzas aéreas deben proteger contra los ataques desde el aire las fábricas, ferrocarriles, almacenes y viviendas—toda la estructura económica nacional—, así como los establecimientos militares en el país y en el extranjero. Esta es la *defensa aérea*.

Segunda. Deben apoyar a las fuerzas terrestres ametrallando, bombardeando y castigando las comunicaciones del enemigo, las concentraciones de tropas, los depósitos de municiones, los transportes motorizados y los aeródromos. Han de transportar a puntos avanzados sus tropas de paracaidistas y de infantería de desembarco aéreo. Han de proporcio-

nar a estas tropas alimentos, municiones, abastecimientos de todas clases e incluso han de darles facilidades de transporte. Han de colocar una barrera aérea frente a un ataque y han de retrasar el avance del enemigo cuando los propios soldados necesitan retirarse. Deben fotografiar todo lo que hace y tiene el enemigo, convirtiéndose así en los ojos del Ejército. Este es el *apoyo aéreo*.

Tercera. Deben organizar una fuerza independiente de bombarderos de gran radio de acción para alcanzar, sin la ayuda de las armas de tierra y mucho más allá de las líneas enemigas, directamente la capacidad bélica del adversario. Esto es la *potencia aérea*.

Cuarta. Deben proporcionar el equipo las piezas de repuesto y el personal necesario para mantener en perfecto funcionamiento la compleja organización de la defensa, el apoyo y la potencia aérea. Esto es el *servicio aéreo*.

Cuando los aviones militares se utilizan para el apoyo, su función no es tan sólo la de una "artillería con alas", como ha pretendido decirse; pero tampoco son los aviones enton-

ces, otra cosa que un arma más en el conjunto de otras armas y dentro del marco del "campo de batalla". Luchan contra otros aviones o atacan las instalaciones y las fuerzas enemigas en tierra; pero son esencialmente un arma—relativamente nueva y terriblemente eficaz—, con la cual unas fuerzas se oponen a otras en una guerra de dos dimensiones.

Pero cuando los aviones militares se utilizan para destruir los recursos enemigos situados más allá del alcance de las armas de tierra—reservas de víveres, material, centros de transporte, industria—, entonces el avión se emplea como un arma independiente y se convierte en potencia aérea por sí mismo. Con ello surge un nuevo concepto, tridimensional, de la guerra. Esto es lo que entendemos que significan las palabras "guerra aérea".

Esta distinción entre aviación que apoya y aviación que crea potencia aérea como un medio independiente de hacer una nueva clase de guerra, es importante para una comprensión general de los principales problemas planteados a las fuerzas aéreas y para comprender las razones por las cuales deben ser utilizadas, por una parte, como una fuerza atacante aislada, y por otra, en coordinación con las fuerzas terrestres.

Han sido consideraciones puramente prácticas las que han impulsado al General Arnold, al Mariscal Tedder y a otros jefes de las fuerzas aéreas norteamericanas e inglesas, a desarrollar esta estrategia. Estaban firmemente convencidos de que la potencia aérea podría detener la producción y distribución del material de guerra fundamental—máquinas, armas, municiones y combustibles—, que es la base del esfuerzo bélico de cualquier potencia militar. También sabían, o acaso lo aprendieron en la batalla de Inglaterra, que para conseguir ese efecto debían establecer y mantener un plan de destrucción de *todos* los centros importantes de producción del enemigo. La destrucción total de algunos o la destrucción parcial de muchos sería inútil. Esto, que también pudo deducirse de la batalla de Inglaterra, obliga a un radio de acción tal en los aviones, que éstos puedan alcanzar a los más lejanos centros básicos.

La estrategia de la potencia aérea consiste en seleccionar ciertas cosas básicas que son de importancia vital para toda la estructura económica enemiga y en destruir entonces, me-

dante una acción continua y precisa, tanto su abastecimiento de estas cosas como su capacidad de producirlas. He aquí un ejemplo esquemático de cómo puede aplicarse esta doctrina: Las hélices pueden montarse en un cierto número de lugares muy diseminados; pero se trata de mecanismos sumamente complicados que prácticamente sólo pueden fabricarse en un número relativamente reducido de establecimientos fabriles en un momento dado. Al tratar de deshacer la potencia aérea enemiga, el objetivo puede consistir en encontrar y destruir íntegramente todas las fábricas de hélices. Esta estrategia se basa en la doctrina de que una sola cosa no puede ganar la guerra, pero que la falta de una sola cosa puede determinar que se pierda.

La puesta en práctica de esta estrategia requería miles de bombarderos de gran radio de acción, y la construcción de estos bombarderos presentaba problemas que incluso para la industria norteamericana carecían de precedentes. Para resolverlo fueron precisas inmensas energías de la industria de los Estados Unidos. También requería las tripulaciones necesarias para manejar estos aviones de bombardeo, pilotos, navegantes, bombarderos, artilleros, ingenieros y mecánicos muy hábiles y expertos. Estos hombres tenían que ser entrenados, primero individualmente y luego durante largos meses, en la técnica de trabajar juntos con un equipo de combate.

Aunque la política básica de las fuerzas aéreas aliadas consistió en crear potencia aérea, y mediante bombardeos estratégicos de precisión, alcanzar directamente y con medios abrumadores los recursos del Eje para la resistencia, han contribuido también esencialmente a desarrollar un excelente apoyo aéreo. Mientras se preparaban para tomar parte en la guerra del aire, las fuerzas aéreas aliadas se han visto obligadas a desempeñar un papel sumamente activo en la guerra terrestre.

Para utilizar la potencia aérea como una fuerza decisiva contra el Eje, se necesitó una determinada flota de bombarderos, más todo lo preciso para mantenerla en funcionamiento, incluidas las bases desde las cuales pueden operar. Todavía no es posible que los bombarderos despeguen desde la fábrica, vuelen a través de enormes distancias, se eleven por encima del fuego antiaéreo eficaz, lancen 10 ó 12 toneladas de altos explosivos en la entrada vulnerable de un nido de submarinos, luchan efi-

cazmente contra 200 ó 300 cazas enemigos, vuelvan a su base y repitan por la tarde su ataque. En la práctica las condiciones bélicas reducen el alcance, incluso de los bombarderos de mayor radio de acción, a una cifra considerablemente menor de lo que podría esperarse, hasta en las operaciones en que los aparatos no regresan a su base de salida, partiendo, por ejemplo, de Inglaterra, bombardeando los objetivos señalados en Alemania y aterrizando en bases del sur de Italia.

La conquista y el mantenimiento de bases para la potencia aérea es una de las principales misiones de la potencia terrestre; ésta, para cumplir dicha misión, necesita a su vez apoyo aéreo. Así se cierra el círculo.

En la primera guerra mundial, 80 kilómetros de ida y 80 de vuelta representaban un largo recorrido, incluso para los mejores aviones de entonces, que, sin embargo, sólo podían transportar un peso reducido de bombas. En la actualidad, lo que el General Arnold llamó el "último de los pequeños bombarderos", transporta de veinte a cuarenta veces la carga de bombas que llevaban los grandes aviones de 1917, a una velocidad tres o cuatro veces mayor y hasta una distancia diez o quince veces más grande. Si dirigimos la vista más allá de los bombarderos de servicio en las actuales operaciones de combate y comparamos los aviones que ahora están siendo preparados para la producción con sus predecesores de hace veinticinco años, el progreso es fenomenal. No es exagerado decir que el avión militar de 1944 se parecerá al que tenían las fuerzas aéreas norteamericanas en 1941 tan poco, como un primitivo "B-17" se parecía al viejo "De Havilland 99".

El aumento del radio de acción cambia la geografía, y como consecuencia, también las misiones y los planteamientos de carácter estratégico. Por ejemplo, la situación geográfica de los Estados Unidos no protegerá ya a dicho país contra la potencia aérea enemiga que opere desde cualquier parte de Europa y de la mayor parte de Asia. Hace cinco o diez años estas palabras habrían sido una predicción; en la actualidad son simplemente una previsión de cómo será el porvenir, aunque se redujera a la mitad el ritmo actual del progreso en lo que a la potencia aérea se refiere; sólo pretenden estas palabras dar una imagen realista de lo que puede esperarse en un plazo no mayor de cinco años, aun sin contar con los

proyectiles-cohete dirigidos. En la actualidad, para ver esta imagen sólo es necesario dirigir una mirada al mundo tal y como lo ven hoy los aviadores.

Washington está más cerca de Berlín que de Río de Janeiro. Ya no existe nada que pueda llamarse "Seguridad del hemisferio", basada en la geografía del pasado; Detroit y todos los demás grandes centros de producción bélica norteamericana están más cerca de Rusia que cualquiera de los puertos marítimos estadounidenses, con excepción de Seattle.

Australia y San Francisco sólo están a treinta y cinco horas. Los bombarderos norteamericanos despegan de los Estados Unidos, tocan en el Brasil y aterrizan en Africa, lista para el servicio, en veintisiete horas de vuelo.

Este nuevo concepto del tiempo y del espacio ha de dictar toda la futura estrategia, tanto para la guerra como para el mantenimiento de la paz; lo mismo que la ha dictado la estrategia total, que guió a las fuerzas aéreas en la reciente contienda.

La potencia aérea aliada, con bases en Inglaterra, Rusia y Africa, fué cerrando gradualmente el círculo que acabaría aprisionando a Alemania. Desde la circunferencia pudo atacarse sin compasión y de manera continua a todos los objetivos importantes del Eje. El momento en que se logró la superioridad aérea aliada fué mucho más apropiado que el de la batalla de Inglaterra, si se comparan las dimensiones del teatro de operaciones con el radio de acción conseguido por la evolución de la técnica aeronáutica. Con todo, no hubiera bastado un solo sector de la circunferencia de acoso.

Inglaterra fué una base muy importante para lanzar el poder aéreo contra Alemania. Las distancias estaban prácticamente dentro de los alcances entonces normales de los bombarderos. Y la línea de abastecimiento desde los Estados Unidos no era demasiado larga y estaba completamente asegurada; mucho más si la línea normal de Terranova-Irlanda se flanqueaba al Sur con la ruta de las Azores, y al Norte con la llamada "del lejano Norte", comprendiendo el Labrador, Groenlandia e Islandia, en un considerable esfuerzo para instalar estaciones de radio y meteorología.

Pero la debilidad esencial de Inglaterra para lanzar una campaña aérea de gran estilo contra Europa consistió en su extensión superfi-



cial, relativamente reducida. Los bombarderos de gran radio de acción requieren campos grandes y muy dispersos; y las Islas Británicas pronto quedaron saturadas de aeródromos. Aunque toda Inglaterra, y particularmente Gales, fué prácticamente un inmenso aeródromo, aún resultó que el número de bombarderos—los de primera línea, con sus reservas, cazas de protección, transporte y acompañamientos—que podía albergar era inferior al necesario para asestar el golpe definitivo a la potencia aérea, industrial y de transporte que representaba el Eje.

Esta hipótesis, junto a la posibilidad de cerco, justifica el que la estrategia aliada buscara convertir a la orilla mediterránea de Africa en base también para apoyar la potencia aérea. En Africa del Norte hay amplio espacio para la dispersión. Flanqueada por el mar y por el desierto, queda relativamente defendida de ataques, y desde el punto de vista aéreo presenta para su defensa menos problemas que el inmenso litoral marítimo de Inglaterra. Por otra parte, la línea de abastecimiento desde los Estados Unidos, vía Azores, Casablanca, es sólo un 15 por 100 mayor que su análoga desde los Estados Unidos a Inglaterra.

El caso de Inglaterra y de Africa en la lucha de Europa, no es más que un ejemplo. El Japón fué otro. El problema se presentó aún más agudamente que frente a Alemania. Establecer las bases donde apoyar la potencia aérea, de modo que sea posible alcanzar directamente el corazón enemigo, paralizándole así los brazos. Otra vez, y como siempre, el problema es definir los objetivos, trazar con centro en ellos una circunferencia de radio igual al alcance de los bombarderos y lograr las bases situadas en el borde o dentro de ese círculo. Esto, o aumentar por el progreso técnico el radio de acción de los aviones; y no sólo de los bombarderos, pues los cazas son indispensables también para dominar el aire y permitir el tránsito de aquéllos.

En el Pacífico, la dificultad de bases fué aún más acuciante que en nuestro viejo Continente Europa. Allá hicieron su brillante labor los portaviones, como bases móviles que suplían las ausencias de territorio. Como en Europa, sin embargo, las bases—fijas o móviles—no fueron sino el apoyo de la potencia esencialmente, por no decir exclusivamente aérea, que habría de madurar la posterior progresión de

las fuerzas de superficie. Y la defensa y ocupación del espacio reservado a las bases aéreas fué, como en Europa, obra conjunta de las fuerzas aéreas y de las fuerzas de superficie.

La segunda guerra mundial ha traído así las tres enseñanzas fundamentales que siguen:

1.<sup>a</sup> *La potencia aérea no es omnipotente.*—No es una panacea; no puede aún, por sí sola, capturar a un territorio enemigo. Su acción tiene que coordinarse con las fuerzas de superficie, no sólo en el campo de la lucha, sino en el terreno de la batalla y a veces en el mismo episodio del combate. Las tres fuerzas (terrestres, marítimas y aéreas) tienen que emplearse en el mayor grado posible antes de lograr la victoria y la ocupación del territorio enemigo.

2.<sup>a</sup> *La potencia aérea debe desarrollarse por su propia razón.*—No necesita hacerlo a expensas de las fuerzas de superficie, ni debe tampoco olvidarse ni desestimarse el apoyo aéreo a los poderes terrestre y marítimo. Todos se complementan. Pero no hay que descuidar el hecho de que el poder aéreo es cronológicamente el primero en emplearse; y si bien hay batallas aérea típicas y exclusivamente aéreas, las otras son aereonavales o aereoterrestres en cuanto exceden los límites de episódicos combates.

3.<sup>a</sup> *La potencia aérea ha añadido una tercera dimensión, tanto a la política internacional como a la guerra.*—No es a partir de ahora sano ni razonable ningún concepto de seguridad militar o económica que ignore la modificación sustancial que la potencia aérea introduce en las relaciones mundiales.

He aquí un muy breve esquema de este complejo aspecto: "La técnica en la evolución del poder aéreo." La técnica va al servicio de la estrategia y de la táctica. Generalmente resuelve aquélla los problemas que éstas plantean; pero a veces resulta al revés, y es un progreso técnico por sí mismo logrado, el que promueve una revisión de la estrategia o de la táctica. Pudiera ser un ejemplo este resumen de lo que ha logrado el aumento del radio de acción; idea fundamental que acaso los alemanes no percibieron bien, y que desde luego escapa a los que ven el avión sólo como arma de acompañamiento. Pudiera servir esto de introducción al propósito más amplio de analizar cómo la técnica ha intervenido en la evolución general del poder aéreo.