



## Las misiones del Arma Aérea a lo largo de la última guerra

Por JUAN VILLAR

Antes del comienzo de la última guerra mundial no existía duda alguna de que a la aviación le estaba reservado un papel esencial en las operaciones. Las naciones dividían sus fuerzas aéreas de combate en cuatro grupos principales: caza, observación, reconocimiento y bombardeo, si bien discrepaban al considerar la importancia relativa de cada una de ellas y su organización. La Aviación de transporte con fines tácticos no había merecido todavía una atención formal.

De las necesidades del Mando en los distintos escalones se deducían las misiones del Arma aérea, susceptibles de ser expresadas esquemáticamente —para caso de ofensiva, por ejemplo— en la forma que se indica en cuadro aparte.

A la vista de ese cuadro, que resume la doctrina de las grandes potencias, incluyendo a Alemania, antes de 1939, sorprenden los conceptos emitidos por algunos comentaristas británicos cuando afirman que esperaban que la guerra hubiera comenzado con una ofensiva general de la *Luftwaffe* contra las zonas portuarias y las fábricas de aviación del Reino Unido. Los alemanes se limitaron a realizar vuelos de reconocimiento de las costas inglesas y a atacar, como ya lo habían hecho en el anterior conflicto armado, el tráfico marítimo de sus adversarios.

Hasta la invasión de Noruega, el desarrollo de la guerra aérea se mantuvo en cierto modo dentro de los límites previstos. Pero durante esa campaña se puso de manifiesto la importancia de los campos de aterrizaje, pues una vez conquistados por los alemanes, éstos se impusieron rápidamente en todo el país y anularon las posibilidades de reacción aliada. La península escandinava quedaba fuera del alcance de la aviación con base en la Gran Bretaña, y las escasas disponibilidades de portaviones no consentían a los ingleses suplir aquella deficiencia cuando tuvo lugar la ocupación de Dinamarca y Holanda, seguida de la retirada de las tropas aliadas de Bélgica y del norte de Francia; el dominio del aire fué ejercido netamente por la *Luftwaffe*, que apenas si encontró oposición en la aviación gala, numerosa, pero anticuada, y por tanto, débil.

La R. A. F. tenía entonces la misión preferente de asegurar la defensa del Reino Unido o de proteger la retirada de las divisiones británicas empeñadas en Dunquerque. Por todo ello, las fuerzas terrestres alemanas tuvieron un apoyo aéreo excelente y lograron, como antes en Polonia, victorias aplastantes.

Después, durante la batalla de Inglaterra, el

Factores del éxito	Exigencias de la ejecución	Misiones principales de las Fuerzas aéreas	Formaciones necesarias
<i>Sorpresa.</i>	<i>Secreto de la concentración.</i> Oposición a las incursiones aéreas enemigas.	Cobertura aérea. Ataque a los terrenos de la aviación de reconocimiento adversaria.	Caza. Bombardeo.
	<i>Cobertura terrestre.</i> Oposición a las infiltraciones contrarias.	Protección de las fuerzas aéreas de las grandes unidades en línea o de cobertura. Ataque a los terrenos de la caza adversaria.	Caza y defensa contra aeronaves. Bombardeo.
	<i>Rapidez de la concentración.</i>	Cobertura aérea de la zona de concentración contra el bombardeo enemigo.	Caza y defensa contra aeronaves.
	Mantenimiento de la conveniente cadencia de los transportes.	Ataque a los terrenos de la aviación de bombardeo del adversario.	Bombardeo
<i>Elección juiciosa de la dirección del esfuerzo.</i> <i>Conducción de la maniobra.</i>	<i>Buena información, mediante la exploración aérea.</i>	Ataque a la aviación de caza enemiga en su terrenos.	Bombardeo.
		Reconocimientos profundos.	Reconocimiento.
<i>Rapidez de ejecución de la maniobra.</i>	<i>Libertad de reunión de las fuerzas.</i>	Cobertura contra las investigaciones aéreas del adversario. Ataque a la aviación de reconocimiento y de bombardeo adversario en sus terrenos y en el aire.	Caza. Caza. Defensa contra aeronaves. Bombardeo. Observación.
	<i>Ritmo rápido de la maniobra.</i>	Protección de la observación aérea de las grandes unidades terrestres.	Observación.
	Informes precisos y oportunos de la observación aérea.	Ataque de la aviación de caza y de bombardeo enemigas en sus terrenos.	Caza. Bombardeo.
	Reducción de la importancia y eficacia de las fuerzas enemigas capaces de intervenir en la batalla.	Ataque a las reservas adversarias capaces de combatir.	Bombardeo.
	Oposición a las empresas enemigas que tiendan a disminuir la capacidad combativa de las fuerzas propias.	Protección contra los ataques de la aviación de bombardeo adversaria.	Caza. Defensa contra aeronaves.
	Disminución del rendimiento de la observación aérea contraria y garantía del libre juego de la propia.	Ataque a los terrenos de la aviación de observación adversaria. Protección de la observación aérea de las grandes unidades terrestres.	Bombardeo. Observación. Caza.
		Ataque a los terrenos de la caza enemiga.	Defensa contra aeronaves. Bombardeo.

Reich disponía de una fuerza efectiva, en primera línea, de 4.000 aviones, de los que 1.750 eran bombarderos y otros tantos cazas. Las disponibilidades de la R. A. F. eran inferiores: unos 600 bombarderos y 800 cazas. La superioridad numérica de la *Luftwaffe* no resultó, sin embargo, suficiente para conseguir el dominio aéreo, y el Mando supremo germano hubo de reconocer, bien a su pesar, que la invasión de la Gran Bretaña era imposible.

La conquista de Creta fué un gran éxito de los alemanes. Estos disponían de aeródromos adecuados en el sur de Grecia para desde ellos operar sobre aquel territorio, que se encontraba, en cambio, fuera del alcance de los cazas británicos con base en el norte de Africa. La *Luftwaffe* dominó el espacio aéreo y transportó 17.000 hombres a la isla, que, apoyados eficazmente por la aviación, se impusieron sin gran esfuerzo a las guarniciones aliadas, mucho más numerosas.

La ofensiva contra Rusia en el verano de 1941 desplazó la masa aérea germana hacia el Este. Inglaterra, más tranquila, emprendió con orden la reorganización de sus fuerzas de aviación, particularmente la de las formaciones de bombardeo, que hasta entonces había sido objeto de varios aplazamientos por exigencias de la defensa, encomendada de modo especial a los cazas.

La campaña rusa fué fatal para el Reich. En el suelo, la *Wehrmacht* no pudo alcanzar los objetivos propuestos, sufriendo luego el primer descalabro durante la contraofensiva soviética de invierno. En el aire, la *Luftwaffe* pierde casi el 50 por 100 de sus efectivos destacados en el Este: un tercio, poco más o menos, de las disponibilidades totales de aparatos, cuya reposición comenzaba a ser difícil a causa de los bombardeos que ya sufrían las industrias aeronáuticas alemanas. El déficit era creciente, y en el otoño de 1942 la superioridad de los aliados en el norte de Africa, indudable. La aviación del Reich estaba en franco declive, y las divisiones acorazadas de Rommel no podían ser abastecidas porque las fuerzas aéreas angloamericanas dominaban el Mediterráneo central. Sin gasolina apenas y con un apoyo precario de su aviación, el *Africa Korps* y las divisiones italianas de Bastico no podían aspirar en modo alguno a la victoria.

El triunfo de Montgomery en El Alamein y el éxito aliado en el desembarco en el norte de Africa, seguidos de la conquista de Túnez, así como el avance ruso desde Stalingrado hacia el Oeste, fueron debidos ante todo, no cabe duda alguna, a la superioridad que los adversarios de Alemania e Italia ejercían en el aire.

Los Estados Unidos refuerzan a continuación sus formaciones aéreas expedicionarias en Europa. El 8.º Ejército aéreo, particularmente, llega al Viejo Continente con la misión de realizar bombardeos diurnos intensos, que se confiaba serían posibles sin sufrir pérdidas prohibitivas.

Los ataques sobre objetivos bien definitivos se practican a gran altura, fuera del alcance eficaz de la artillería antiaérea, y los aviones; para prevenirse contra la caza alemana, iban provistos—con perjuicio para la carga de bombas—de gran número de ametralladoras, utilizándose formaciones cerradas con vistas a la mutua protección de los aparatos.

Los resultados no son brillantes hasta que se perfeccionan los métodos de tiro sin visibilidad a

través de las nubes y aparecen los cazas de gran radio de acción.

Esos vuelos diurnos y los nocturnos que los bombarderos de la R. A. F. seguían realizando, lograban efectos cada vez más demoleedores sobre las industrias de guerra alemanas; hecho que iba a ejercer una influencia decisiva sobre la marcha de la guerra. Las posibilidades de reacción del Reich eran cada vez más reducidas, acentuándose a pasos agigantados la decadencia de sus fuerzas militares.

La ofensiva aérea aliada sobre Alemania fué, sin embargo, muy costosa. Hoy se conocen algunos datos que permiten valorar la magnitud del esfuerzo realizado por Inglaterra y los Estados Unidos contra su temible adversaria. La R. A. F. perdió 22.000 aparatos y 79.281 aviadores muertos, en tanto que la U. S. A. F. sufrió la baja de 18.000 aeroplanos abatidos y 79.265 individuos. Los ataques causaron la muerte o hirieron a 1.080.000 personas alemanas y destruyeron o dañaron gravemente 3.600.000 casas, quedando sin hogar siete millones y medio de seres humanos. Cuando la ofensiva llegó a su punto culminante actuaban de modo constante 28.000 aviones de combate aliados, manejados y servidos por 1.300.000 hombres.

La experiencia demostró que cualesquiera que fuese el objetivo atacado, ninguna industria indispensable fué eliminada con un solo bombardeo. Las acciones nocturnas de la R. A. F. causaban más terror a la población civil germana que las incursiones diurnas de las formaciones norteamericanas. También se comprobó que las bombas incendiarias fueron—tonelada por tonelada—cuatro veces más destructoras que las cargadas por potentes explosivos.

En el asalto a Sicilia (julio de 1943) la Aviación aliada perfecciona sus métodos de cooperación con el Ejército de Tierra y la Marina. La técnica de la invasión avanza a grandes saltos, y los anglo-norteamericanos emplean con éxito, por vez primera, las tropas aerotransportadas.

Las formaciones de bombardeo actúan luego intensamente en la península apenina. El apoyo a las columnas en el suelo es constante, y aunque reduce las pérdidas, siempre elevadas, de los aliados, no se muestra suficientemente eficaz. En terreno quebrado, además de costosa, la protección aérea no puede reemplazar a la certera acción de la artillería. En casos excepcionales, para lograr la sorpresa o enfrentarse con un movimiento imprevisto del enemigo, los bombarderos pueden concentrar sus tiros antes que la artillería, para la que resulta di-

facil trasladarse secretamente, con sus municiones, a los emplazamientos convenientes; pero la utilización de las fuerzas aéreas a todas horas, cuando se dispone de suficiente número de baterías para preparar y apoyar el ataque, es poco económica y produce destrucciones tan considerables que impiden el movimiento de los vehículos acorazados, e incluso el de las tropas a pie, reduciendo sensiblemente las posibilidades de explotación.

El ataque a las comunicaciones (ferrocarriles y carreteras) para aislar de su retaguardia a la zona de combate y privar a las tropas de primera línea de refuerzos y abastecimientos, se utilizó también por los aliados en Italia como prelude de las operaciones de envergadura.

El transporte aéreo de refuerzos y material se intensificó también en 1943: por los anglo norteamericanos, en Birmania y China, respectivamente, y por los alemanes, en Túnez y Stalingrado, donde las comunicaciones marítimas y terrestres eran casi imposibles.

En el año 1944 el hecho militar más importante fué la invasión de Francia por los ejércitos aliados; maniobra preparada decisivamente por las aviaciones de bombardeo inglesa y norteamericana. Los pesados aparatos de la R. A. F. no cesaron en sus ataques a las industrias de guerra germanas, mientras que los norteamericanos concentraban sus esfuerzos sobre los establecimientos de producción aeronáutica e instalaciones petrolíferas. Estas últimas acciones han sido—en opinión de los alemanes—la causa de mayor peso en su derrota.

A medida que se acercaba la fecha del desembarco los bombarderos eran dirigidos cada vez con mayor intensidad sobre las comunicaciones ferroviarias de la región parisiense, por la que cruzaban el 60 por 100 de los trenes dedicados al abastecimiento del noroeste de Francia.

Finalmente, la Aviación recibió la misión de destruir todos los puentes que cruzaban el Sena y el Loira, para aislar la comarca normanda. Esas ope-

raciones, complementadas el día "D" con el ataque a los objetivos enclavados en los sectores de invasión (posiciones, caminos, baterías...), y la eliminación de la *Luftwaffe* del cielo del Canal, permitieron que el asalto a las playas se hiciese con felicidad.

Las tropas aerotransportadas volvieron a ser empleadas en la zona de Caen para ocupar algunos de los emplazamientos de los pesados cañones alemanes de costa, en Holanda (región de Arnhem) y en el paso del Rhin, obteniéndose resultados satisfactorios siempre que las fuerzas lanzadas desde los aviones recibieron apoyo de las columnas terrestres.

Del ligero examen precedente se desprende algo que no es una novedad, pero que no puede ser discutido: sin aviación, un ejército y una flota de guerra no pueden operar contra un adversario que domine el aire. Además se deduce que las formaciones de bombardeo son, de todas las aéreas, las más importantes y decisivas en la lucha. Por sí solas no han provocado la decisión; pero sus efectos considerables fueron la causa principal de la derrota alemana.

En lo por venir, contra un país pequeño, el bombardeo (prescindiendo del empleo de la bomba atómica) sería, sin duda alguna, definitivo. La acción cada vez más potente y profunda de los pesados aviones permite aceptar como cierta la hipótesis. Alemania, por deficiencias de su doctrina de guerra, no utilizó sus fuerzas aéreas con eficacia en el campo estratégico, y cuando el Estado Mayor germano se dió cuenta del error, ya era tarde para rectificar.

Las misiones de la Aviación previstas en 1939 subsisten hoy; pero no se discute ya, como antes se hacía, respecto de la supremacía de la caza o del bombardeo. Las formaciones de este último tipo se han impuesto en todas las campañas particulares de la última guerra y representan hoy el elemento de mayor eficacia dentro del conjunto del Arma aérea.