

INTERVENCIÓN *del* PODER aéreo en la Victoria.

Por el Teniente
Coronel Mutilado
VILLALBA

En un primer artículo publicado anteriormente con este mismo título en REVISTA DE AERONAUTICA (núm. 55-56), después de hacer una ligera biografía del extraordinario aviador Mayor Severski, glosamos la primera parte del capítulo I de su notable obra *Intervención del poder aéreo en la victoria*, y en éste continuaremos el comentario.

Terminábamos el primer artículo comentando las apreciaciones que fuerzan al Mayor a "abrir los ojos" al pueblo norteamericano en lo referente a la posibilidad de defenderse de la agresión aérea.

Para practicar "a fondo" la más elemental de las medidas antiaéreas, que es la diseminación, el pueblo norteamericano está prácticamente imposibilitado para ejecutarla por su industrialización, que ha producido la creación de gigantescas agrupaciones urbanas, lo que dificulta considerablemente el poder disgregar su población, a diferencia de los pueblos agrícolas.

La eficacia de los bombardeos aéreos (ampliamente comprobada en la guerra 1939-45) se suplementa considerablemente al ser realizados contra las aglomeraciones urbanas, y a este respecto—dice el Mayor—, "unas cuantas bombas bien colocadas, en una ciudad, destruyen los servicios de utilidad pública (abastecimiento de agua, fluido eléctrico, etc.), entierran a miles de ciudadanos bajo los escombros de sus propios domicilios, desorganizan la vida industrial e interrumpen los transportes de alimentos y provisiones.

Asimismo, empleada la aviación en misiones estratégicas o "profundas", se ha demostrado que su eficacia es resolutive, sobre todo en el caso del III Reich; pero—decimos nosotros—para obtener tal resultado se han de emplear considerables masas de fuerzas aéreas, que en *intensidad* (cuantía de la formación atacante) y *continuidad* (constancia en las acciones) desarrollen una verdadera "ofensiva aérea".

Atacados de esta manera los centros vitales de una nación, e inmovilizados sus medios de reparación, se logra permanencia en las destrucciones, única manera de que éstas sean eficaces y las averías ocasionadas repercutan en los frentes de batalla y moral de la retaguardia.

A continuación, el Mayor se extiende en consideraciones sobre lo que hace bastantes años anunciara el no creído General Douhet, y que esta guerra ha comprobado plenamente; para oponerse con éxito a la agresión aérea, son inútiles las defensas de superficie (terrestres o navales), ante la inexistencia o insuficiencia del factor aéreo.

En efecto, en el caso de Francia y de su poderosa línea Maginot, las divisiones acorazadas germanas la quebraron en diversos lugares con facilidad y rapidez, merced, principalmente, a la eficaz y demoleadora acción de los aviones germanos de bombardeo en "picado" y de transporte de tropas, que pudieron actuar con toda comodidad por ser dueña del aire la Luftwaffe.

Tanto a Polonia como a Yugoslavia y Grecia, al entrar en guerra con el III Reich, para nada les sirvieron sus preparativos bélicos de ningún orden, pues la aviación alemana los yuguló antes de que lograran movilizar.

En la guerra sobre el mar, los casos de la Marina de los Estados Unidos en el ataque realizado contra ella por la aviación japonesa en la bahía de la Perla (al principio de la guerra del hemisferio oriental), y el efectuado por las mismas fuerzas aéreas contra la Escuadra británica del Extremo Oriente (frente a las costas de la península de Malaca), son pruebas evidentes de la casi total indefensión en que se encuentran las formaciones navales de superficie a la agresión aérea, por gruesos que sean sus blindajes y por perfectas que sean sus defensas antiaéreas, si carecen de la "sombrija" protectora constituida por las formaciones de la aviación de caza propia.

Tanto para situar a la guerra en el *hemisferio occidental*, en trance de liquidación (preparando y efectuando el desembarco en Europa), como en el oriental para realizar la lenta, dura y trabajosa "marcha de aproximación" hacia el Japón, los anglosajones hubieron de adquirir previamente la supremacía aérea, a base de poderosas formaciones de aviación terrestre en el *hemisferio occidental*, y de nada menos que de 98 buques portaviones (además de numerosas formaciones de aviación terrestre) en el *oriental*.

"En el aspecto defensivo, mientras tal dominio no se adquiriera—dice el Mayor a este respecto—, las fuerzas de superficie, por numerosas que sean y perfectas que sean sus armas e instrucción, "son totalmente inútiles" para oponerse a la que puede calificarse de "invasión aérea", y han de limitarse a ser *mirones* defraudados."

"Nuestra Flota (se refiere a la de los Estados Unidos) bioceánica y multimillonaria, si está escasamente defendida contra la agresión aérea, se encuentra tan expuesta a la destrucción como puede estarlo cualquier otro blanco terrestre."

A nuestro juicio, más aún por la imposibilidad en que se halla de practicar la diseminación con relación a cada buque.

Pinta el Mayor a continuación el cuadro de un país cuyas fuerzas de superficie (terrestres y navales) hayan sido armadas e instruídas a la perfección y dotadas de cuadros de mando capacitados, una vez logrado lo cual, con ellas cubra (para defenderlas) sus fronteras y costas, que con anterioridad hayan sido concienzudamente fortificadas, incluso en profundidad.

Con todos estos costosos y (hasta la aparición de la aviación) eficaces medios de defensa, al cabo de la primera semana de sufrir fuertes bombardeos (no obstante tener sus costas y fronteras perfectamente cubiertas), poco a poco en la mentalidad de la retaguardia va penetrando la idea de que está padeciendo una nueva clase de guerra, especie de "invasión vertical", contra la que son inútiles las obras y fuerzas de superficie.

En la guerra moderna, en la que el elemento aéreo juega un papel preponderante, el enemigo no "invade" el territorio de un país al estilo clásico, ocupándolo kilómetro a kilómetro, sino que lo "machaca" literalmente desde arriba, convirtiéndolo en una masa informe de ruinas, completando tal destrucción interior con el aniquila-

miento total de las líneas de comunicaciones con el exterior, destruyendo las terrestres y haciendo casi imposibles las marítimas.

Tal es el concepto del "bloqueo en las tres dimensiones".

Escrito el libro de Severski en 1942, cuando Norteamérica había ya sentido en su carne los mordiscos de la aviación japonesa (bahía de la Perla) y los de las aviaciones del Eje (en los teatros de operaciones europeos), y al fin *enterrados* sus mandos de la absoluta imposibilidad de actuar, y ni siquiera resguardar a las formaciones navales y terrestres, no poseyendo el dominio del aire, el tono del autor, al que no se "oyó" cuando "previno", es de severa admonición.

Más adelante, al desarrollar el Mayor su idea absoluta sobre lo "total" de la guerra aérea, incurre en un error que se aprecia también en las doctrinas de Douhet, al decir: "...la época de los bombardeos de artillería, de la guerra de trincheras y las luchas encarnizadas por unos kilómetros de terreno, ha desaparecido para siempre".

Esto escribía Severski en el 1942, y la dura y larga batalla por Monte Cassino tuvo lugar a principios de 1944, y en ella, por unos pocos kilómetros de terreno, ejércitos enteros norteamericanos e ingleses combatieron durante ciento treinta y seis días (13 de enero a 19 de mayo de 1944), y al fin, pese al "tapiz" de bombas y al empleo a fondo del Arma aérea en todas sus especialidades, Monte Cassino *hubo de ser envuelto* por las fuerzas de tierra, y entonces cayó en poder de los anglosajones en una maniobra "clásica", al estilo de las realizadas por los grandes capitanes a través de los siglos.

Otro tanto, y hasta cierto punto de guerra naval (pues se desarrolló en una isla), puede decirse de los varios desembarcos que hubieron de realizar las fuerzas de Estados Unidos en Okinawa (cuando tales operaciones, según Severski, "han desaparecido ya" del cuadro bélico), y tras ciento diez días de durísimos combates, en los que tomaron parte 100.000 norteamericanos (que tuvieron 44.198 bajas), fué ocupada la pequeña isla, de menos de 1.000 kilómetros cuadrados de extensión.

En ambos casos, tanto en Italia como en el Pacífico, las aviaciones norteamericana e inglesa eran dueñas absolutas del aire, y tanto de: ataque "rasante", como bombarderos en "pica-

do", "medios" y "pesados", las distintas especialidades del Arma aérea pudieron emplearse a fondo en batir las posiciones adversarias, que, no obstante, resistieron hasta que, como ya hemos dicho, Monte Cassino fué envuelto, cayendo por tal maniobra en poder de los anglosajones, y en la larga y estrecha isla de Okinawa, y a retaguardia de las líneas japonesas, los anglosajones hubieron de envolverlas y rebasarlas con numerosos desembarcos.

Pese a las afirmaciones de Douhet y a las de Serverski, en la guerra terrestre el dominio del aire es una condición necesaria, "pero no suficiente", para vencer, como demuestran palmariamente las dos batallas dichas.

Es evidente que los duros y reiterados bombardeos realizados en "masa" por la aviación anglosajona contra Alemania, al destruir sus centros fabriles, vías de comunicación y agrupaciones urbanas, contribuyeron poderosamente a la victoria anglosajona, pues no se puede dudar (ni creemos dude nadie) de la eficacia de tales acciones a la vista de lo ocurrido con Alemania y el Japón; pero esto es una cuestión, y otra muy diferente es que, a la vista del desarrollo de la reciente terminada guerra, se deduzca están en crisis (como se desprende del libro de Serverski) la guerra de superficie y los "principios" que la rigen.

Sobre este extremo sería muy interesante conocer la opinión de los combatientes de tierra que lucharon en Monte Cassino y Okinawa.

En un Jefe de la experiencia y profundos conocimientos de todo lo aéreo, el Mayor Serverski, parecen raras tales afirmaciones sobre la caducidad de la guerra terrestre; pero, de la detenida lectura de este capítulo primero, se desprende que tal actitud es una reacción al estado, casi absoluto, de desarme aéreo con el que Norteamérica intervino en la guerra de 1939-45, y con su libro, el Mayor trata de crear en el pueblo norteamericano un afán por lo aéreo, incluso exagerado, pero siempre mejor que aquel otro que diera lugar al episodio de la bahía de la Perla.

Comprueba plenamente esta opinión nuestra sobre las atrevidas afirmaciones de Serverski, el que, en la tercera parte de este capítulo primero, el Mayor se complace en pintar el cuadro verdaderamente aterrador de los Estados Unidos totalmente destruídos por un enemigo que, dueño del aire, aun después de rendidos los Estados Unidos, no admite su capitulación y consume su destrucción total.

El General De Gaulle y otros franceses, que a su tiempo denunciaron la inutilidad de las formidables defensas de la línea Maginot en la "era de la Aviación", acertaron plenamente con relación a Francia, y el Mayor, en 1942, cuando escribió este libro, no quiso hacer idéntico papel con relación a Estados Unidos.

Aunque no los nombra, evidentemente el autor alude a Alemania y al Japón al afirmar que si tales negros vaticinios no fueron realidad, ello fué debido a "debilidad psicológica o deficiencias de imaginación en los Mandos adversarios".

También—a nuestro juicio—se excede el Mayor al afirmar tal cosa, pues es evidente que si la Luftwaffe, establecida en el norte de Francia en aeródromos que distaban de Londres unos 600 kilómetros, no logró un efecto decisivo (ni siquiera pasajero) al actuar contra Inglaterra en 1941, mal podían los Heinkel-111 ni los demás prototipos germanos de bombardeo lograr efectos sobre un objetivo como los Estados Unidos, de cuyo extremo más próximo distaban sus aeródromos casi 6.000 kilómetros, pues no debe perderse de vista que el ingenioso superbombardeo de la Luftwaffe Heinkel-177 y otros análogos no fueron puestos en servicio hasta ya muy adentrada la guerra.

El cuatrimotor Heinkel-177, para viaje de "ida" al objetivo, lleva sus cuatro motores (colocados en "tandem", de dos en dos) funcionando, y al regreso, ya descargado de bombas, sólo lleva dos motores en marcha, y con ello la autonomía se amplía en una tercera parte; pero aun contando con aviones de esta clase en cantidad suficiente (lo que fué imposible, dada la escasez de materias primas que padecía el III Reich), y con la gasolina necesaria (que asciende a varios millones de litros, y de la que Alemania estaba escasa), el solo cálculo del número de aviones necesarios para producir un efecto apreciable en el objetivo atacado y la necesidad de reiterar tales ataques, dice claramente que "por entonces" la aviación no estaba preparada para la realización de acciones de tal envergadura, y aun los aviones usados por los anglosajones al final de la guerra, y mucho más perfectos, según se ha podido ver (por los vuelos realizados ya en la paz), no pueden transportar apenas carga de bombas para un radio de acción de 6.000 kilómetros, que tiene de anchura el Atlántico Norte.

Remachando más aún sus afirmaciones sobre el terrible peligro que representa para una na-

ción no ser dueña absoluta de su cielo, el Mayor afirma que la posibilidad de que los Estados Unidos sufran una gigantesca ofensiva aérea que los aniquile no es hipotética, sino perfectamente real; y si no se ha producido o se produce en el porvenir, ello ha sido o será debido, no a su imposibilidad, sino a que los norteamericanos estén preparados para oponerse e impedirlo.

El que Norteamérica esté separada de sus probables agresores por dos anchos océanos no quiere decir esté resguardada de ellos, pues el cruce por Bleriot del canal de la Mancha (de unos 30 kilómetros de ancho) en el 1909, fué considerado entonces con admiración, y hace poco tiempo (es decir, sólo veintitún años después) cuatro polimotores, pertenecientes a las Fuerzas Aéreas norteamericanas, han cubierto de un solo vuelo los 10.000 kilómetros, aproximadamente, que hay desde las islas que componen la metrópoli japonesa hasta Wáshington, sobrevolando todo el Pacífico de Oeste a Este, y toda la América del Norte desde el extremo de Alaska hasta sus costas atlánticas.

Si en veintitún años, como hemos visto, la autonomía de los aviones ha tenido el incremento que corresponde de 1 a 250, en velocidades horarias, los aviones, en el mismo lapso de tiempo, han pasado desde algo menos de 100 kilómetros a algo más de 970, lo que supone un progreso de 1 a 10, coeficientes que, sumados, dan un índice anual de mejoramiento en los prototipos que permite afirmar que en breve será posible a un avión el rodear nuestro Globo, según un círculo máximo (40.000 kilómetros), en un solo vuelo.

Mucho antes ya será posible realizar bombardeos a 15.000 kilómetros de distancia, cargados los aviones con varias toneladas de bombas, factor éste que también está en revisión con la aparición y empleo de la bomba atómica, de unos 12 kilos de peso.

En varios párrafos, el Mayor se extiende sobre lo escasamente explotadas que están actualmente las posibilidades de la aviación, no por deficiencias de la técnica, sino por lo que califica—y a nuestro juicio muy acertadamente—de “miopía” en los Mandos; pero más adelante hace una afirmación, de la que ya hemos disentido en anteriores comentarios y disienten los reiterados hechos que se han desarrollado en la reciente terminada guerra.

Afirma el Mayor: “...y no ha sido comprendida la nueva Arma por la inercia que mantiene, inviolables principios guerreros, aun bastante después de probada su inutilidad...”

En primer lugar, la guerra de 1939-45 *no ha probado* la inutilidad de los “principios”, y en segundo lugar, mal se hubieran podido siquiera “remozar” tales “principios”, que son inmutables, *por tener su raíz en la naturaleza humana.*

Basta repasar la serie, no muy larga, de los *principios* (no los procedimientos) estratégicos, para comprender no pueden caducar, ni variar siquiera, mientras no varíe la mentalidad humana y las inmutables leyes de la vida, en la cual hasta los actos más sencillos acusan las ventajas de haber procedido, previa una *información*, de haber obrado por *sorpresas*, de haber desarrollado la *máxima intensidad* en la acción en el *lugar y momentos* precisos, aplicando en el momento oportuno la *mayor masa*, es decir, desarrollando esa acción (alquilar una casa, emprender un negocio cualquiera, etc.), aplicando sucesivamente esos “principios”, que el Mayor declara caducados.

Variando de tema, el autor acomete la crítica de las mentalidades navales “ortodoxas” con igual severidad a la usada por él para enjuiciar a los criterios militares, que califica de “anticuados”.

El Almirante norteamericano Mahan (al que califica como “nuestro gran teórico del poder naval”) realiza—según el autor—frecuentes especulaciones sobre las inmensas posibilidades de los avances logrados en el terreno industrial, aplicadas al poder naval, y a estas disquisiciones opone Severski este argumento contundente: “Al afirmar que de los adelantos industriales depende en gran manera la eficacia de la Armada, no lo es menos que tales adelantos (*que continuamente se logran*), aplicados al Arma aérea, harán de ésta el poder temible que pueda hacer realidad los negros pronósticos (que hace el autor anteriormente) sobre un hipotético e intenso ataque aéreo a Estados Unidos, para oponerse al cual *de nada valdría* el poder naval ni ningún otro de superficie.”

A partir del momento en que el radio de acción destructiva de los aviones se incrementa en la cuantía suficiente para que puedan realizar sus acciones a través de los océanos, éstos habrán dejado de ser barreras insalvables, cualidad que recuperarán cuando el país que se quiera cubrir con tales océanos disponga de fuerzas

aéreas en cantidad suficiente para oponerse al ataque.

Apunta el Mayor la nula influencia que tiene, con relación a sus efectos, el que los aviones necesiten realizar un recorrido de unas cuantas horas, que en nada disminuye su potencia destructora, habida cuenta (y a la vista de los progresos realizados últimamente en la Aviación) que los aviones volarán en plena estratosfera con doble tripulación, lo que permitirá que ya cerca del objetivo la "tripulación de viaje" ceda su lugar a la "de combate", que entrará a trabajar completamente descansada y en condiciones de dar pleno rendimiento.

Con la experiencia de piloto experimentado, Severski aclara la escasa importancia que para las tripulaciones tiene el tiempo empleado en alcanzar el objetivo, pues dice que "de todos los elementos que componen este *oficio*, el tiempo de la duración del vuelo es el menos peligroso", aunque—añadimos nosotros—esa afirmación no es cierta, referida a nuestra raza, y en general a los pueblos latinos, cuya viva imaginación trabaja incesantemente en tal período de forzado reposo material, produciendo inquietud, agravada por la forzada inmovilidad e imposibilidad casi absoluta de proponerse una distracción ajena a la preocupación.

El Mayor especuló con los vertiginosos progresos realizados en los radios de acción de los aviones afirmando: "Dentro de dos años el Atlántico, como obstáculo, habrá dejado de serlo"; y en ello acertó plenamente, pues los aviones aerotransportes comerciales, con los que se van a establecer líneas aéreas regulares con aviones de ruedas, a través de él, no necesitan hacer *ninguna* escala intermedia.

Tales aviones existían ya en 1944, es decir, dos años después de publicado este libro; y sobre la afirmación de que el Pacífico dejaría de ser un obstáculo a los tres años de publicado el libro (es decir, en 1945), acertó también, pues varios polimotores hace poco lo cruzaron en un solo vuelo de Este a Oeste, con el añadido de atra-

vesar, en el mismo vuelo, los Estados Unidos de América de Oeste a Este.

En cuanto a que "a lo sumo—escribe el Mayor—dentro de cinco años (es decir, para el año 1947) existirán aviones con autonomía suficiente para rodear el Planeta según un círculo máximo" (40.000 kilómetros), ya empieza a ser realidad, pues el avión norteamericano *B-29*, universalmente conocido por el sobrenombre de *Superfortaleza Volante*, en su versión militar, no hace mucho demostró, en el vuelo Japón-Washington, puede rodear al mundo por el Ecuador en sólo cinco etapas, y faltan aún casi dos años para que expire el plazo previsto por el Mayor, que es muy posible sea suficiente cuando se acondicionen los prototipos militares para finalidades pacíficas y se progrese en el vuelo estratosférico.

El que Bleriot, en 1909, cruzara el canal de la Mancha en avión, sacando a éste su máximo rendimiento, y que en el 1945 se hayan cruzado ampliamente los 10.000 kilómetros que hay desde el Japón a Washington, prueba lo cierto de las aseveraciones del Mayor sobre que "los extensos océanos han dejado de ser barreras insalvables" y que la guerra puede desarrollarse en el "océano sin fin del aire" con sus batallas, victorias y derrotas, que serán las que decidirán las guerras, muchas veces a alturas estratosféricas en las que los Ejércitos de superficie no las verán ni las oirán.

Y para terminar este artículo, el Mayor afirma que un país de la tierra, cualquiera que sea su situación, que disponga de flotas aéreas en número suficiente, integradas por aviones con un radio de acción ligeramente superior a 20.000 kilómetros, puede agredir y aniquilar a cualquier país de la superficie terrestre, que sólo podrá evitarlo disponiendo de otra flota aérea que oponerle, sin que puedan cubrirle océanos, por anchos que sean; cadena de montañas, por grande que sea su elevación; poderosas fortificaciones ni fuerzas de superficie (terrestres o navales) de ninguna clase.

