



A. C. P. CARVER, Group Captain
de la RAF.

El Agregado Aéreo de S. M. Británica en Madrid, Group Captain, de la RAF, A. C. P. Carver, ha escrito para REVISTA DE AERONAUTICA este interesante artículo, que únicamente refleja la opinión personal del autor sobre tema tan debatido.

El concepto, en forma limitada, de la superioridad aérea ya se había hecho evidente al final de la primera guerra mundial. Se reconoció entonces que una temporal y local superioridad aérea era necesaria para el éxito de las operaciones de reconocimiento y bombardeo, y, por tanto, para el éxito de las operaciones de superficie. Esta lección perduró, aunque a menudo velada por la discusión, hasta que su valía quedó demostrada en 1940.

La batalla de la Gran Bretaña fue una lucha para conseguir la superioridad aérea. A menos que los alemanes lograsen esta superioridad, las fuerzas navales y aéreas británicas podrían evitar o detener la invasión de Inglaterra, y el primer intento de los germanos era derrotar las Fuerzas aéreas británicas. Los alemanes no lo consiguieron: desistieron de la invasión y dejaron de conquistar la base por la que su propia potencia aérea sería derrotada pocos años después. En su conducción de la "batalla" y en su admisión de derrota los alemanes demostraron ser conocedores del concepto

"superioridad aérea", que no consiguieron desarrollar prácticamente según avanzaba la guerra. Pudiera ser que empezaran la guerra con un sólido concepto teórico, pero sin medios suficientes para desarrollarlo en la práctica, y este punto lo consideraré más adelante.

En la invasión de Creta la pérdida británica del poder aéreo les llevó a la pérdida de un Ejército, a la de un territorio y a la de un número considerable de barcos. En este punto, las Fuerzas aéreas germanas eran superiores en número, estaban más próximas al campo de batalla que las británicas, y las Fuerzas británicas de superficie no pudieron resistir el asalto.

La pérdida de los acorazados "Prince of Wales" y "Repulse" cerca de Singapur fue la primera y concluyente prueba del castigo a la inferioridad aérea en el mar. La interrogante, debatida durante varios años, *si los aviones podrían atacar con eficacia a los acorazados*, se decidió en cuestión de minutos y fue sustituida por otra: *"cómo poder alcanzar la superioridad aérea en una acción naval."*

Sobre el Océano Atlántico la superioridad aérea era establecida y explotada lentamente hasta conseguir vencer a los submarinos y hasta que quedase el transporte de hombres y material para la invasión de Europa asegurado. No era realmente una batalla de resultado decisivo, sino una lucha en la que la habilidad técnica y científica, expresada por medio de disciplina y resistencia, ganó ascendiente sobre una enorme extensión.

Sobre el noroeste de Europa la batalla para conseguir la superioridad aérea comenzó en 1941 y se alcanzó en 1944. Tan pronto como terminó la batalla de la Gran Bretaña y se logró aquella superioridad sobre las Islas Británicas, la RAF inició la ofensiva sobre Francia y los Países Bajos. En aquellos días ninguna fuerza aérea podía conseguir superioridad en el aire durante la noche; el Mando de Bombardeo británico explotó con éxito esta oportunidad. En 1943 las Fuerzas aéreas de los Estados Unidos operaban intensamente desde Inglaterra; su potente armamento y sus cazas de gran radio de acción trajeron un arma completamente nueva para la lucha por la superioridad aérea. Se enfrentaron y derrotaron a las fuerzas aéreas enemigas sobre su propio territorio, y por ese motivo, aunque sus pérdidas eran grandes, sus ganancias crecían continuamente. Al empezar la invasión de Europa, la Fuerza aérea germana había sido derrotada por la acción de los cazas, que actuaban a la luz del día sobre todo el norte de Europa. Por esta derrota el Mando alemán había perdido la facultad de extender su visión sobre su mismo territorio y su capacidad de dirigir sus propias formaciones. La potencia aérea aliada, con lógica y sin titubeos, explotó rápidamente esta derrota, y los alemanes experimentaron una rápida y progresiva pérdida del control del campo de batalla, del espacio aéreo detrás del mismo y del sistema de producción y distribución industrial.

En el Pacífico, la breve historia del "B-29" nos da un ejemplo clásico de las crecientes ventajas de la superioridad aérea, plenamente alcanzada y conseguida. Al principio la actuación de los "B-29" fué tan formidable que dió al traste con la oposición; y una vez que se alcanzó esto se descargó el armamento de los "B-29", que ope-

rabán a velocidades mayores y con cargas más pesadas durante el día y la noche.

En Birmania, con total superioridad aérea, el Mando británico tenía una completa libertad de observación, de movimientos y de abastecimiento; el Ejército británico conocía todo y podía dirigirse sobre cualquier lugar por el aire. Los japoneses no sabían nada y no podían moverse hacia ningún sitio, ni siquiera por carretera.

Al formarse las Reales Fuerzas Aéreas en 1918 se estableció una serie de conceptos y un campo de experimentos para el empleo de la potencia aérea. La supremacía aérea aliada alcanzada sobre Europa y Asia en 1944 no fué ganada por las Reales Fuerzas Aéreas, ni tampoco fué ganada la guerra por la Gran Bretaña; pero lo que es probable es que las Fuerzas aéreas del mundo deben más a las Reales Fuerzas Aéreas que a cualquier otra fuente de conocimientos y enseñanzas.

El Ministerio del Aire se estableció como una autónoma autoridad de Aviación encargada del deber y privilegio de ocuparse de la investigación, arte militar y transporte desde el punto de vista del Aire: por experiencias, por enseñanzas y errores anteriores, por imaginación inventiva y por lógica; relacionando teorías del Arte Militar Aéreo y principios de organización y del diseño de aviones, para ponerlos en práctica.

La teoría de la superioridad aérea se mantuvo de hecho y se puso de manifiesto en las operaciones de guerra de la RAF y los principios de acción estratégica fueron desarrollados y aplicados, mediante la actuación de los "Lancaster", sobre Europa y los mares del Norte. Los principios de concentración y movilidad fueron observados en la organización de la RAF y en su empleo en relación con otras fuerzas.

La coordinación de las fuerzas de superficie y de aire siempre es difícil; pero especialmente lo era en los primeros días de la guerra, cuando tan poca gente comprendía el empleo de la potencia aérea y cuando había tan pocos éxitos para justificar que un sistema era mejor que otro, pues en estos tiempos el traspaso de mando de una autoridad a otra se propone a menudo como una forma para salir de las dificultades del momento. La RAF creía que todas

las fuerzas aéreas debían ser controladas por mandos de fuerzas aéreas y coordinadas por esos mismos mandos con las operaciones de otras fuerzas. Existían también otros puntos de vista: el sistema más opuesto al de la RAF fué el que seguían las Fuerzas aéreas alemanas; ya hemos dicho anteriormente que los alemanes tenían su propia visión de la superioridad aérea; pero fracasaron al tratar de conseguirla.

Para seguir las teorías del Arte Militar Aéreo se proyectó el "Spitfire" en 1933, deduciéndose su estructura y el motor de las experiencias adquiridas al ganar el trofeo "Schneider".

El "Lancaster" fué proyectado en 1937, y el origen del "Mosquito" puede decirse que proviene de aquel De Havilland "Comet", que ganó la carrera de Inglaterra a Australia en 1936.

Especialmente en el campo del diseño de aviones, el éxito fué fruto de muchos esfuerzos, aparte de los del Ministerio del Aire; pero se ve ahora con claridad sorprendente que la parte más esencial se consiguió al enfocar el Ministerio el estudio y dirección de los experimentos hacia las contadas líneas decisivas del progreso. Fácil es olvidar en 1946 que en 1939 no había existido la guerra en el aire; y vale la pena recordar que las Reales Fuerzas Aéreas, así como sus armas, fueron concebidas basándose exclusivamente en la imaginación, en la lógica y la investigación.

Los próximos pasos del Arte Militar Aéreo requerirán las mismas ideas y procedimientos atrevidos, y la existencia de mandos puramente aeronáuticos será tan necesaria como siempre.



Predicciones de un técnico

F. GARCIA LAGO

El Mayor Frank B. Halford, proyectista de toda la variedad de motores "Gipsy" y de nuevas turbinas de gas construidas por la Compañía De Havilland, acaba de hacer en la ajetreada prensa británica un pronóstico al que se ha prestado mucha menos atención que la que merecía. Se refería el artículo a un aeroplano de línea de un peso en carga de 86 Tm., capaz de una velocidad de crucero de 990 kms/hora a 12.200 metros, y

con un gasto total de funcionamiento por tonelada-kilómetro muy inferior al de los aparatos del tipo de cuatro motores, con una velocidad de crucero de 440 kms/hora.

Esto significa que pronto se dispondrá de una velocidad doble de la actual con un gasto menor. Supone, además, que Inglaterra se ocupa desde hace tiempo del estudio y ensayos de aeroplanos de carga, mucho más rápidos que los actuales. Revisten es-