

Esquema de una doctrina aérea

Por CAMILLE ROUGERON

(De *Forces Aeriennes Françaises.*)

"La victoria pertenecerá a quien sepa transformarse." (STEFAN GEORG.)

II. — LAS MISIONES

El Ejército del Aire no es más que uno de los tres elementos de una defensa nacional. En ninguna parte se aceptará que el Ejército sea sacrificado, y no existe una Marina que esté dispuesta a ceder su sitio a un concurrente que apenas cuenta con medio siglo de antigüedad. Las misiones confiadas a una serán, pues, esencialmente función de aquellas que acepten las otras dos, y debe precisarse el reparto para evitar graves equívocos entre las tres Armas. El reparto más sencillo será evidentemente el que consista en distribuir los aviones y su personal entre los jefes del Ejército y de la Marina y dejarles el cuidado de elegir las operaciones que proporcionen mayor beneficio en la misión general que incumbe a su Arma. La solución no prevaleció entre ninguno de los cuatro grandes beligerantes de 1939-40. Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia, después de haber creado un Ejército del Aire independiente, no relevaron por medio de sus jefes a sus colegas de Mar y Tierra. Por el contrario, la U. R. S. S. volvía a poner el conjunto de las Fuerzas aéreas a la disposición del Ejército. La Marina, que aportaba, por otra parte, un concurso muy brillante a las Fuerzas terrestres, no había conseguido adquirir su independencia hasta 1937. El papel del Japón, en cuanto a la potencia militar en curso en los años próximos, presta mucha autoridad a su ejemplo. Del mismo modo, la adhesión de los Estados Unidos a la doctrina de una Aviación situada sobre la misma base que el Ejército y la Marina, supone un avance importante en los principios de la organización en vigor en las grandes potencias de la Europa occidental.

El movimiento de opinión que ha impuesto esta solución tiene seguramente su origen en el asunto de Pearl Harbour. La increíble serie de fallos que condujeron a la destrucción de la Flota americana en el Pacífico en su base avanzada, a la expansión japonesa en los mares del Sur y a una reconquista onerosa por las Fuerzas americanas, ha demostrado que no es bastante encargar al Ejército y a la Marina del cuidado de emplear como mejor entienda su Aviación particular, ni siquiera para su propia seguridad. Si Hitler hubiera tenido la humorada de dar comienzo a las hostilidades en septiembre de 1939 por medio de una operación brusca como la de Pearl Harbour, ¿no hubiera la RAF protegido mejor a la Royal Navy que lo que los aviones de la Marina norteamericana protegieron a sus acorazados?

Dos Divisiones blindadas rompen un frente de cinco kilómetros, y extendiéndose por su retaguardia ponen en peligro su Ejército. Una llamada telefónica al jefe de las Fuerzas aéreas del sector, y media hora después aparecen 500 caza-bombarderos que restablecen el orden. ¿Dónde están las Divisiones de reserva que puedan cerrar tan rápidamente y con tanta seguridad una brecha? Si las Divisiones Panzer hubieran sido recibidas así en el Mosa, en mayo de 1940, no hubieran llegado al canal de la Mancha pocos días después.

Se pide a la Marina un transporte urgente en zona avanzada. Una caza permanente sobre el puerto de desembarco, una escolta aérea de los convoyes que evite el ataque a placer, y la operación se desarrollará satisfactoriamente sin peligro. Si la caza francesa hubiera podido cumplir esta misión en

mayo de 1940 en Dunquerque, tan bien como la RAF lo hizo en beneficio de la Royal Navy, nuestros Ejércitos de Bélgica hubieran podido ser repatriados.

El reconocimiento a corta distancia o la exploración lejana, el reglaje de tiro, la protección contra la Aviación de asalto o los submarinos, el reabastecimiento de las posiciones cercadas, el transporte en los mares de difícil acceso, la evacuación de heridos, la detención de incursiones enemigas sobre los centros del interior, la realización de bombardeos simétricos en territorio enemigo, son misiones que la Marina y el Ejército pueden considerar indispensables confiar al Ejército del Aire para poder salir de alguna situación difícil. Pero los medios de que ella dispone no son tan extensibles como las tareas de que se le quiere encargar, sobre todo cuando han transcurrido veinte años sosteniendo que el trabajo esencial incumbirá siempre al modesto soldado de infantería, y que con unos cuantos aviones suplementarios podrán protegerse de esos famosos ataques en picado, que suponen más literatura que arte militar.

Sometida de nuevo al mando superior de un teatro de operaciones, tomando indistintamente entre los jefes de los tres Ejércitos la cuestión de fijar el papel de cada uno en las empresas que se le confían, es una solución de tiempo de guerra que se impondrá mañana como se impuso ayer. Pero deja subsistir íntegramente en tiempo de paz la cuestión que nos ocupa, y que es su preparación respectiva de una parte de la defensa nacional, que es preciso definir desde ahora. ¿Incumbirá al Ejército del Aire detener las grandes brechas de los carros, o se preferirá encargar solamente que preste su concurso para sostener "erizos" cercados? ¿Deberán encargarse de la evacuación de los futuros Dunquierques o de la caza de los submarinos en el Atlántico si se considera esta labor demasiado difícil para Aviación embarcada? Hay que elegir desde ahora mismo. La organización y el material de las tres Armas deben ser adaptados para que resistan en las situaciones difíciles sin ayuda exterior, o con la que haya sido prevista explícitamente. Es, además de esto, el único medio de delimitar las responsabilidades. Si cada uno encuentra en los desfallecimientos del que llama en su ayuda una excusa de

los suyos propios, la catástrofe es inevitable. Lo que nos ha ocurrido en 1940 no se explica de otro modo.

* * *

"No hemos visto ningún avión francés". se hizo decir a nuestros soldados de Infantería, que se replegaban en mayo-junio de 1940 ante los ataques de los "Stukas". Para ellos o para los que les achacan estas palabras, la primera misión de la Aviación francesa era evidentemente expulsar del campo de batalla aquellos aviones que les lanzaban bombas. No se les ocurría, cuando recibían los proyectiles disparados desde tierra, exigir a la Artillería francesa que hiciera acallar todas las baterías alemanas, aunque la Infantería esté en verdad menos preparada contra un cañón a diez kilómetros de distancia que contra un avión en picado; se contentaban con obtener un tiro de contrapreparación o detención. Pero para la Aviación les hacía falta más: la acción simétrica que los aparatos franceses hubieran podido intentar contra las columnas enemigas no les era suficiente.

Mientras tanto, cada vez que las escuadrillas francesas trataban de ametrallar a baja altura las columnas enemigas, sufrían grandes pérdidas por parte de los elementos blindados. El resultado no se debe a una falta de preparación especial del Ejército del Aire; cuando se acudió al concurso de las formaciones aéreas embarcadas, especializadas en el ataque en picado, la operación fué, por lo menos, tan costosa, sin obtener un resultado más brillante. Con seguridad que ni los unos ni los otros tenían el armamento conveniente contra el carro blindado. Les hubiera hecho falta el cañón de 30 a 40 y una velocidad media inicial, o la bomba cohete, que había de hacer maravillas dos años después contra los "Hurricanes" y "Stormovick" en Libia y en el Este, y que servía además perfectamente contra objetivos naturales de una Aviación naval. Pero se demostró, por lo menos, que un Ejército no necesitaba del avión para resistir al avión.

Toda una serie de misiones en beneficio de un Ejército de Tierra serán abandonadas ventajosamente a ésta. En muchos países, entre ellos Francia, el reglaje de la Artillería queda asegurado por los pilotos y observadores agregados directamente a este

Cuerpo. El Ejército del Aire no debe buscar entrada en esta repartición en beneficio de su monopolio, ya que no tiene interés de encargarse del reglaje de tiro en el mar. En cuanto a saber si el "Piper Cub" y sus homólogos navales resistirán largo tiempo a los aviones-cohetes que se presentan, e incluso a los proyectiles autodirigidos, es otra cuestión. El acudir al avión-cohete para todas las misiones, no será cosa probablemente que se imponga sólo al Ejército del Aire; pero éste puede hasta entonces desinteresarse de la suerte de los observadores de Artillería, ya que no tiene, como acabamos de ver, medio alguno de protegerles.

El reconocimiento a corta distancia y el enlace, deberán seguir la suerte del reglaje de tiro en tierra como en el mar. Son éstas misiones en las que el Ejército del Aire deja de interesarse en tiempo de paz, y que promete cumplir con algunos aparatos anticuados dirigidos por pilotos de la reserva. Es mucho más sencillo renunciar y devolver todo a la Marina y al Ejército, si es que lo necesitan, y limitar las cuestiones litigantes a dominios más importantes.

Las misiones ofensivas y defensivas en beneficio de los Ejércitos de tierra se han multiplicado desde la época en que las escuadras de asalto alemanas precedían a las Divisiones blindadas, destruyendo los cañones anticarros a medida que aparecían. En los últimos meses de la guerra no había operación importante en que la Aviación táctica, frecuentemente reforzada por toda la Aviación estratégica y de transporte disponible, no jugara un papel esencial, ya arrasando con sus bombas las defensas del sector elegido e impidiendo la llegada de refuerzos, ya repeliendo directamente los carros blindados que habían abierto una brecha.

La elección de estas misiones no es cuestión de la situación ofensiva o defensiva general, sino más bien de la naturaleza particular de la operación exigida al avión, que es cada vez más apta para la acción puramente defensiva, y propia de una ofensiva donde el combatiente terrestre ni su protección aérea puedan resistirle.

Es en este sentido en el que la protección directa del soldado de Infantería, so-

metido a las bombas, es una de las misiones que conviene menos a una Aviación táctica. Podrá destruir al adversario en su propio campo, operación llevada con regularidad de 1943 a 1945 por la Aviación aliada; podrá cerrar la bolsa donde las Divisiones blindadas han penetrado imprudentemente, y las destruirá, como lo hizo en Normandía; podrá, aún más sencillamente, inmovilizarles en su avance, interceptando sus convoyes de abastecimiento, método que se juzgó preferible cuando la última ofensiva alemana de las Ardenas; pero hace falta la enorme desproporción de las Fuerzas aéreas registrada al final de la guerra, para que los aviones aliados que volaban sobre las tropas del frente aparentaran protegerles de los aviones alemanes. Esta protección se realiza indirectamente por otros medios, y hasta los últimos meses, cuando la ofensiva de las Ardenas, en particular, la Luftwaffe intervenía todavía con eficacia en el apoyo inmediato de los Ejércitos alemanes.

En una situación de ofensiva general, la "sombra de protección", abierta sobre un Ejército, no basta como garantía que asegure contra el peligro aéreo. El ejemplo de las ofensivas aliadas de 1943 a 1945 corre también el peligro de inducir a error si no se presta atención a la desproporción de las fuerzas, obtenida por operaciones previas que escapaban a la vista de las tropas interesadas en la operación. El papel insignificante de la Luftwaffe cuando los desembarcos de Normandía y de Provenza era el resultado de un largo desgaste por destrucción en combate aéreo y en el suelo, sin olvidar el efecto del bombardeo estratégico contra la industria aeronáutica.

No hay que creer se repita más una situación de este tipo. La posibilidad de intervenciones ofensivas simultáneas de las dos Aviaciones enemigas depende de una rapidez que no permita oponer a tiempo una respuesta aérea. La protección aérea general supone una superioridad de efectivos inadmisibles al principio de la guerra, y la demora en la entrada en acción de una defensa en situación de alerta, es incompatible con la brevedad del ataque y la velocidad de los aviones.

El avión-cohete acentuará esta dificultad de la defensa, haciéndola pasar del plano de la velocidad al de la aceleración.

El "Natter", dispuesto para ser proyectado por el cierre de un circuito eléctrico, parece el tipo mismo del avión de intervención instantánea. Lo es casi si el adversario navega a unos 10.000 metros, no demasiado alejado de la vertical. Todavía hará falta cerca de un minuto para llegar a él si quedara inmóvil, y el encuentro no tendrá lugar a menos de 100 ó 150 kilómetros si se aleja a la velocidad que puede alcanzar un avión turbo reactor. De este modo, la generalización del cazabombardero de reacción y del interceptor-cohete, del "Blitz-bomber" y del "Natter", de las características elegidas por la Luftwaffe al final de la guerra, no hubiera modificado las posiciones respectivas de la defensa y del ataque. La interceptación quedaba, siendo imposible de realizar en la altura, a pesar de las velocidades ascensionales de cerca de 10.000 metros por minuto; el radio de acción del avión-cohete no era suficiente para que pudiera sacar partido de su escasa superioridad de velocidad.

La interceptación es al menos posible en tierra, y una vez que los "Natter" hayan sido lanzados requeridos por la Infantería o los carros blindados amigos, ¿pueden detener el ataque de los aparatos turbo reactores o cohetes? Incluso admitiendo que los pilotos estuvieran en su puesto, los aparatos en las plataformas de despegue y todo ello en la vecindad inmediata del lugar del ataque, hay que decir que las características del "Natter", lanzado en la dirección más favorable, no podrá alcanzar jamás a un turbo reactor, ni siquiera conseguir la velocidad del adversario.

Si es preciso culpar de insuficiente velocidad y radio de acción a los aviones-cohetes alemanes en maniobra de interceptación, ¿no está el remedio en elevar los 750 metros por segundo de un Bell "X. S.-1", a los 1.500 metros por segundo de un avión que se ajuste más estrechamente a la "V-2"? El problema sigue siendo igual de difícil, y es aquí donde intervienen las limitaciones impuestas por la capacidad de resistencia del personal ante las aceleraciones. El avión-cohete pilotado alcanzará fácilmente los 750 ó 1.500 metros por segundo y más, pero siguiendo más ajustadamente todavía el método de lanzamiento que se comienza a trasladar igualmente de la "V-2" al avión. Los 750 ó los 1.500 me-

tros por segundo serán la velocidad en la parte descendente de su trayectoria de un aparato lanzado en vertical, que quema su combustible según una ley que le permite elevarse más alto sin alterar la fisiología de su piloto, y volverá a tierra en un picado al comienzo parabólico y que termina en planeado. La velocidad final, suponiendo incluso que un motor cohete extraligero pudiera rendir la potencia deseada, no se conseguirá alcanzar bajo la aceleración 2,5 g. en menos de 11.000 metros para los 750 metros por segundo; de 45.000 metros para los 1.500 metros por segundo. Lejos de simplificarse, el problema se complica.

De este modo, el acudir al aviador no será para el combatiente de tierra el recurso contra la amenaza del aviador. Las velocidades elevadas de los aviones-cohetes deben emplearse en el combate contra tierra. Cuando un jefe de sector descubra que los aviones-cohetes (que sus aparatos de "radar" señalan tres minutos antes de que se encuentren en la vertical, a 150 kilómetros de ella) vuelven a descender de la ionosfera, será demasiado tarde para requerir la ayuda de la Aviación amiga. El avión atacante habrá llegado antes de que aquella despegue. Todo lo más que puede hacer es un ataque simétrico contra los fortines y los carros de asalto contrarios.

El combatiente terrestre deberá adaptar su organización y sus armas a esta situación.

Contra los aviones que piquen sobre él a velocidades superiores a las de los proyectiles a que está acostumbrado, no se encuentra desarmado. Los mismos dispositivos de autopropulsión se aplican a los proyectiles de la defensa y a los aviones de ataque, y con la gran ventaja para los primeros de que la potencia no se ve limitada por la resistencia del piloto a las aceleraciones. El apoyo aéreo, ¿es tardío porque necesitan los pilotos amigos sesenta segundos y 45.000 metros para alcanzar los 1.500 metros por segundo sin sobrepasar la 2,5 g.? Que no quede por eso; el aparato sin piloto, guiado por radio o autoguiado, está dispuesto a alcanzar al atacante, persiguiéndole a la misma velocidad en 0,6 segundos, y no son los 2,5 g. los que averiarán su mecanismo o sus lámparas, ya que el movimiento de relojería o el "radar"

de un proyectil de la D. C. A. resisten en el momento del disparo 20.000 g.

¿Tendrá éxito esta defensa activa contra la Aviación de asalto? Esa es otra cuestión; la cinemática de los aparatos que se persiguen a esas velocidades ofrece un bello tema de estudio, así como las "seguridades" a adoptar, si el artillero que las emplea quiere evitar que el disparo de un nuevo proyectil haga que el proyectil anterior se convierta en "boomerang"; de todos los espectadores, el piloto del avión-cohete, que atraviesa ese fuego de artificio a baja altura, no nos parece que sea el que esté más peligrosamente situado. Pero al combatiente de tierra le queda, por lo menos, un recurso, que es el de ocultarse a su vista. Los seis artilleros del cañón anticarro de gran potencia, o los 50 que se mueven por el emplazamiento de una batería de artillería pesada, no resistirán mejor a la bomba-cohete, sencilla o atómica, que sus predecesores de 1914-1918 ó de 1939-1945, que buscaban su salvación por los mismos medios. Pero el soldado de Infantería, en su pozo de tirador, con un fusil ametrallador o un tubo para lanzar cargas-cohete, contemplará la lucha de las escuadras de asalto que se celebre sobre su cabeza con mucho menos riesgo que si su trampa de camuflaje hubiera sido sustituida por 15 centímetros de acero o dos metros de horigón.

Si el combatiente terrestre quiere poner en práctica los numerosos medios que están a su disposición en lugar de atender a ponerse a salvo de una intervención aérea problemática, se evitará recriminaciones inútiles, e incluso tendrá el placer de derribar alguna vez al piloto de uno de estos meteoros.

* * *

Cuando la Royal Navy recibió el encargo de reembarcar en Dunquerque el Cuerpo Expedicionario traído de nuevo de Bélgica, fueron puestos a su disposición todos los medios militares y civiles de la Gran Bretaña. En las playas de la costa, los remolcadores de Londres y las embarcaciones de placer del Támesis reemplazaban a los acorazados de la Home Fleet. Por encima de ellos, montando una guardia regular, los cazas de la RAF velaban. De cuando en cuando, algunos "Stukas", que con-

seguían atravesar la barrera, picando sobre uno de los transportes de tropas, eran derribados en llamas; los "Messerschmit" de la escolta que trataban de apartar a los "Spitfire" de su servicio de guardia, recibían una grave lección. Es cierto que la operación no se efectuó sin pérdidas por el lado británico. Fueron derribados cazas; pero la RAF recuperaba los pilotos, tan valiosos; y fueron hundidos algunos transportes, tanto por los torpedos como por las lanchas rápidas y los submarinos, que seguían el avance de los Ejércitos alemanes, como por las bombas de los aviones; el material recibía mucha menos atención que cuando su desembarco, ocho meses antes, en los puertos de la Mancha. El Alto Mando alemán consideró que el disputar la supremacía aérea sobre Dunquerque a la RAF era tan costoso para la Luftwaffe, que renunció a cerrar la red tan bien tendida en torno al Ejército británico, que pudo regresar a Inglaterra.

A continuación les tocó el turno a los Ejércitos franceses de Bélgica, comprometidos más adelante. Sólo despegando de los aeródromos al sur del Somme, pudo el Ejército del Aire disponer sobre Dunquerque la clase de protección que la RAF exigía en beneficio de la Royal Navy. La Marina encargada de los reembarcos recurrió al concurso de la RAF; el Mando británico, considerando que su Aviación se encontraba en el límite de los sacrificios que la situación le permitía consentir, tuvo que negarlo. La operación adoptó desde entonces el giro que cabía esperar, y el grupo de los Ejércitos franceses tuvo que renunciar, salvo pocas excepciones, a la evacuación.

La protección aérea por encima de una plaza fuerte costera que recoja un Ejército en retirada, ¿es una de esas misiones que incumbe evidentemente a un Ejército del Aire cuando se exige a una Marina que asegure el reembarco? Esta cuestión no es especial de Dunquerque, ya que se presentó al año siguiente en Tobruck y en Odesa, en donde la resistencia, seguida de liberación o evacuación, desempeñó un papel esencial en la detención de los Ejércitos del Eje que marchaban hacia el Nilo o hacia el Cáucaso. Mañana, como ayer, los puntos costeros serán para el beligerante que disponga de comunicaciones marítimas un factor esencial de su defensa durante

una retirada ante Ejércitos continentales superiores. En el caso particular de Dunquerque, su situación no había escapado al Mariscal Joffre en una época en que llegó a afirmar en su orden del 9 de agosto de 1915 que las plazas cerradas, destinadas a ser cercadas, no tienen ya ningún papel que desempeñar; pero hizo una excepción con Dunquerque: "La situación marítima de Dunquerque concede a la posesión de esta plaza una importancia especial y suprime para el enemigo la posibilidad de cercarla. Contrariamente a los principios enunciados más arriba, Dunquerque puede ser defendida por sí misma y organizada en consecuencia."

El éxito de la RAF sobre Dunquerque se debe a causas muy particulares, que no debe esperarse se vuelvan a dar. La permanencia sobre las playas de reembarco no era más que aparente; era reforzada en realidad a cada expedición alemana, en función de su efectivo, previo el aviso de los puestos de "radar", cuya existencia la Luftwaffe no conocía todavía. Los adelantos británicos en materia de detección, y sobre todo la ignorancia de los mismos por parte del enemigo, importó más todavía en Dunquerque que en el curso de la batalla de Inglaterra. Si las formaciones de la Luftwaffe se hubieran acercado en vuelo rasante, hubieran impedido la intervención de la RAF en momento oportuno, que tenía sus bases en la otra orilla del canal de la Mancha. Las características de los "Stukas", como la débil proporción de la caza en la Aviación alemana, aventajaban a la Aviación británica, que había consagrado la mayor parte de los medios de producción a construir "Spitfire" y "Hurricane"; la situación hubiera sido totalmente distinta si la Luftwaffe hubiera equipado su Aviación de asalto de cazabombarderos, que no descubrió hasta el final de la batalla de Inglaterra. Y, por último, la RAF había estado mucho más reseryada que su adversario en el apoyo aportado por ella hasta entonces a su Ejército de Tierra. La Luftwaffe empezaba a resentirse de las pérdidas sufridas en el primer período de la campaña del Oeste y en Polonia.

Sería engañarse el esperar de nuevo que cuando comience otro conflicto, en el que

la Aviación tome parte con la experiencia de ayer y el material de mañana, que una protección aérea sobre una plaza costera proteja—del avión-cohete, pilotado o no pilotado—a los barcos de guerra y a los transportes que intervengan en una misión de reabastecimiento o en una evacuación. Si hay algunos marinos que lo creen posible, es preciso invitarles a ejecutar la operación con el concurso de su Aviación embarcada, que está dispuesta precisamente para los casos en los que no puede intervenir un Ejército del Aire por carecer de bases terrestres. La Marina francesa, después de considerarlo, no creyó conveniente hacer intervenir la caza del "Bearn" en Dunquerque.

Por las mismas razones dadas en el estudio de las operaciones aeroterrestres, existe una serie de misiones que el Ejército del Aire debe dejar a la Marina. Tradicionalmente, tanto el reglaje de tiro como el reconocimiento inmediato, pertenecen a aquéllas. La exploración a distancia ha escapado a veces a la regla siguiendo el ejemplo del Mando Costero y los "Liberators", impacientemente esperados para limpiar el Atlántico, de donde ni el hidroavión de gran tamaño ni la Aviación embarcada habían podido expulsar a los submarinos. Es preferible que los marinos sean dotados directamente de los aviones de gran radio de acción necesarios en la medida en que ellos deban proteger convoyes a estas distancias. El ataque de la "Truculent Turtle", que pertenece a este tipo estudiado por la Marina norteamericana, demuestra que deben poder encargarse de ello. Al declinar la responsabilidad de señalar todo lo que pasa en los mares y en los océanos, un Ejército del Aire evitará las interpretaciones dificultosas, que exigen el ojo práctico de un marino, y las recriminaciones que acogieron a la RAF cuando se descubrió que sus tripulaciones no habían previsto, por los síntomas que no debían haberse escapado, el desembarco alemán en Oslo o en Narvik.

Liberada así de tareas que no serán otra cosa más que motivo de conflictos internos, la Aviación podrá consagrarse a las misiones esenciales de la guerra aeronaval: la protección y destrucción, tanto en el

puerto como en alta mar, de las escuadras y de los convoyes. Como en las intervenciones en beneficio de un Ejército de Tierra, la elección no será cuestión de la situación ofensiva o defensiva general, sino más bien de la naturaleza particular de la operación que se exige al avión. En el estado actual del material naval y de las armas de que la Aviación dispone, es cada vez más difícil a aquellos a quienes acuden en busca de ayuda directa, evitar los golpes. La consignación de grandes efectivos de un Ejército del Aire, donde los aviones-cohetes sean tan adecuados para la destrucción del barco como para la del carro blindado, no será útil más que si se hace esta distinción.

En este aspecto, las misiones de protección en las que la Aviación se ha distinguido en ocasiones, de 1939 a 1945, serán en el porvenir fracasos las más de las veces. No volveremos a explicar el éxito de la RAF en Dunquerque. Dos años después, la Luftwaffe obtuvo otro, más espectacular todavía, cubriendo el regreso a puertos alemanes del "Scharnhorst", del "Gneisenau" y del "Prinz Eugen". Se había sacado pleno partido de la sorpresa, no habiendo sido descubiertos los barcos hasta que estuvieron cerca del canal de la Mancha. La concentración de toda la caza alemana disponible en el Oeste dió cuenta de los ataques de la RAF y de la Aviación de la flota en la travesía del Estrecho, y lo que aún fué más fácil, dentro de aguas belgas y holandesas. El resultado no se debió ni a la sorpresa ni al tiempo desfavorable, que siempre favorecen, sino a la insuficiencia de los aviones y de las armas de que la Gran Bretaña disponía en 1942 para el ataque contra barcos, especialmente con torpedos. Lo que un "Swordfish" no podía intentar sin tener casi la certeza de ser destruído, cuando acabara de descargar un artefacto frágil a poca velocidad y baja altura, a unos centenares de metros sobre una amura de un crucero de batalla, un aparato que lanzara una bomba torpedo irrompible, desde varios miles de metros, propulsado por cohete, como el avión que la lleva, lo conseguirá.

Pasando al avión propulsado por cohete y provisto de las armas más modernas, el

aviador que se propone destruir un barco hubiera hecho más progresos que el que ataca a un carro o a un fortín. Desde luego, parte desde mucho más lejos. Si se ha podido reprochar justamente a la Luftwaffe el haber sacrificado su personal sin gran provecho, por haberse apegado demasiado tiempo a los "Ju-87", poco veloces, con ametralladoras de pequeño calibre y bombas corrientes, ¿qué diremos de aquellos que tratan de lanzar a 1.500 metros de un adversario poderosamente defendido, torpedos, de los cuales esquivará la mayor parte, y podrá encajar los demás, mientras que no le alcanzaran en número demasiado elevado? Que acorazados americanos y británicos hayan podido hundirse de esta manera por los aviones torpederos japoneses, e incluso que un crucero de batalla alemán haya quedado fuera de combate definitivamente por los "Swordfish", da sencillamente la medida del espíritu de sacrificio de los pilotos.

El aviador que lance mañana desde 10.000 metros o más, salvos de artefactos (¿hay que llamarlos bombas o torpedos?) que, teniendo en cuenta su velocidad inicial, harán el recorrido a más de 2.000 metros por segundo de velocidad media, encontrará en los adelantos simultáneos de su avión y de su arma la respuesta a todas las dificultades que complican la tarea de sus predecesores. La dirección de su tiro está simplificada hasta el último extremo; en las grandes unidades no hace falta siquiera saber distinguir la parte delantera de la posterior. Con que el artefacto llegue a las proximidades del objetivo, con una flotabilidad ligeramente positiva, los tiros aproximados equivaldrán a los impactos directos; gracias a la velocidad que les queda, perforarán perfectamente los puentes, los cinturones y defensas submarinas. El apoyo protector de un avión no supondrá para el barco mejor garantía contra los impactos que la protección pasiva; todas las reservas enunciadas a propósito de las dificultades que el combatiente terrestre encuentra, que se aumentan con la velocidad y la aceleración que deberá desarrollar el caza enemigo para intervenir a tiempo, se imponen de nuevo en el mar.

Si el marino no puede lograr el socorro

de una protección aérea, ¿obtendrán sus cañoneros mayor éxito que los artilleros al organizar por sí mismos su defensa activa? Nunca han asustado a los marinos los mecanismos complicados, mucho menos los dispositivos costosos. Si hay una época en la que hace falta no regatear, es en verdad aquella en que los precios de las grandes unidades navales que se trata de salvar se cifran por decenas de millares de millones. Pueden, por tanto, verse posiblemente a los pañoles de los barcos guarnecerse de medios de defensa, de los que se dirán maravillas y que servirán por lo menos para prolongar durante unos cuantos años las ilusiones que puedan hacerse acerca de la aptitud del material naval para atravesar sin transformación profunda las más completas alteraciones del arte militar. Pero estos medios de defensa autodirigidos o dirigidos por radio, al acudir a los medios de detección más variados de las ondas sonoras infrarrojas, se convertirán en manos del aviador en medios de ataque del mismo principio, ya que éste no se contentará con la bomba-cohete de 2.000 metros por segundo de velocidad media. De dos adversarios que las empleen, ¿quién tiene más probabilidades de tocar al otro? ¿Es el que ofrece varios kilómetros cuadrados de blanco, o el que presente varias hectáreas? ¿Es el que se desplaza a una velocidad comparable a la del Arma que se le destina, o el que se mueve a una velocidad cien veces menor? ¿Es el que continúa concentrando su medios de defensa sin beneficio desde ahora para su protección común, ya que el blindaje no es ya un obstáculo serio para las velocidades de impacto actuales, o el que dispersa por el mismo peso y el mismo precio sus medios de ataque en cien direcciones diferentes?

Al igual que en tierra, será más bien dentro de una transformación que contenga una defensa pasiva eficaz, que dentro de una acumulación de las armas de réplica, donde los marinos deberán buscar el medio de resistir al avión. El mayor peligro, así como el aspecto más desmoralizador de la lucha que habrá de librar, sería, tanto para el aviador como para el soldado de Infantería, "el vacío campo de batalla". Hace más de un siglo que la mayor parte de los combatientes mueren en tierra sin haber visto a

un enemigo. La amenaza más seria para el carro de 50 toneladas no es en absoluto la que pueda representar el carro de 100 toneladas: son las matas de hierba, en medio de las cuales avanza y de las cuales no tiene idea de cuál es la que cubre el foso del tirador, de dónde saldrá la carga que le inmovilice para siempre. Mientras que siga un valle, en cuyos flancos centenares de artilleros se afanan en torno a sus piezas disparando sus proyectiles, el piloto del avión-cohete del mañana puede estar tranquilo; deberá comenzar a inquietarse el día que no los vea.

Mientras que deba desfilas entre las líneas de acorazados, que amontonan sobre sus puentes por centenares las armas de defensa inmediatas y a distancia, el aviador está en situación de que el riesgo es menor. El peligro comenzará cuando vuela sobre un mar poco agitado, en el que no perciba más que las crestas de las olas, la toma de aire o el periscopio de un submarino medio sumergido; entonces es cuando debe desconfiar del arma que parte en su persecución.

* * *

Es difícil deslindar las operaciones independientes de las que se ejecutan en beneficio inmediato del Ejército y de la Marina.

No se puede reconocer, por tanto, si la misión es "táctica" o "estratégica", por la naturaleza de la formación aérea que interviene en ella, ni si se realiza en beneficio de las tropas de tierra o es independiente. El hacer que la retaguardia sea incapaz de actuar es una misión esencial del avión y una de las que más éxitos obtiene. La ruptura de las comunicaciones a gran distancia, que ha permitido a los Ejércitos desembarcados en Normandía disponer sus cabezas de puente antes de sufrir el contraataque de las Divisiones de la reserva general, ha sido esencialmente obra de la Aviación estratégica. El bombardeo de una estación de apartadero a 400 kilómetros del sector elegido para la ofensiva, es decir, la destrucción del material militar durante su transporte, y la detención de toda explotación durante varios días o varias semanas, es una de las últimas formas que ha adoptado la desarticulación de las retaguardias.

Ninguna operación ha tenido más importancia para el curso de la guerra naval en el Mediterráneo que la inutilización por varios años en Tarento de los principales acorazados de la Marina italiana. No se trata de clasificarla entre las operaciones independientes ni por su objetivo ni por los efectivos que se emplearon para realizarla. Sin embargo, si la RAF hubiera podido muy bien encargarse de ello a partir de Malta, ¿era también necesario que las escuadrillas de la "Aviación de la Flota" despegaran de una cubierta de barco mejor que de esta base? La misión que eliminaba entonces toda cooperación de apoyo de los portaviones fué ejecutada enteramente como si la Royal Navy no hubiera existido jamás. La destrucción de una Flota en su base tiene para el aviador exactamente el mismo carácter de operación independiente que el rociar de bombas el astillero naval o el laminado de blindaje inmediato.

La distinción entre las operaciones aéreas independientes y las operaciones mixtas en combinación con las Fuerzas terrestres o navales, que se denominan "operaciones de apoyo" o de "enlace", según que ellas persigan efectos más o menos rápidamente explotables, es, por tanto, bastante ilusoria. En todo caso no influye ni sobre el material ni sobre las ocasiones de éxito de la operación.

Las misiones de defensa de un territorio contra las incursiones de los bombarderos enemigos tienen la ventaja de no prestarse a discusión acerca de su naturaleza.

Lanzados a la interceptación de las escuadras de bombarderos de gran radio de acción (ya tengan motores de explosión o de turbina), los cazas de propulsión por cohetes cuentan con probabilidades de éxito que la defensa no ha conocido jamás. Su superioridad de velocidad les garantiza que desbaratarán las maniobras y los simulacros que han evitado con tanta frecuencia a las expediciones británicas sobre Alemania el encuentro de la Luftwaffe. Tácticamente esta misma superioridad de velocidad hace que la ventaja esté de su parte, sobre todo si va acompañada de una protección negada a su adversario en el mismo grado.

Frente a las expediciones de bombardeo a distancia, bastante escasas para que puedan

realizarse por aviones-cohetes, la intervención de sus similares sigue siendo ineficaz por las razones indicadas al tratar de la protección de los Ejércitos de Tierra y Mar contra las mismas Armas. El avión, aunque sea cohete, no detendrá mejor una "V-2" con piloto que a otra que no lo lleve.

¿Qué cabe esperar del avión-cohete en la misión de escolta de los bombarderos de gran radio de acción que puedan en caso de necesidad llevarlo en el fuselaje, e incluso tal vez volverlo a recuperar? Este modo de transporte no es inútil en las aplicaciones ofensivas directas, y el concurso de un avión-cohete merece examen si se trata de llevar lejos una bomba atómica sobre un objetivo particularmente defendido. Pero en la misión de escolta este conjunto se presta a las mismas objeciones ya hechas a propósito de toda misión de protección. La Aviación estratégica no se encuentra mejor situada en este aspecto que el Ejército o la Marina.

En todas las misiones ofensivas, ya se trate de atacar un cuartel, un barco o una fábrica, de hostilizar una movilización o una concentración, de destruir una Flota de guerra en el puerto o un convoy mercante en alta mar, de hacer saltar una barrera o de incendiar una capital, el avión-cohete será un bombardero mucho más peligroso que los más potentes de aquellos que le han precedido, sobre todo dentro del límite de su radio de acción. Pero si no alcanza todavía más que el que le conviene para las misiones de caza o de asalto dentro de una zona inmediata al frente, las fórmulas del tipo de la "V-2" con alas estudiadas desde 1944 en Alemania, debe conducirle a los valores necesarios para todas las operaciones de Europa occidental.

La característica esencial de este nuevo bombardero será la de escapar a las reacciones de la defensa como jamás lo ha hecho hasta ahora. Será, con respecto al "Mosquito", lo que éste fué para el "Lancaster". Si no se trata de darle un radio de acción demasiado elevado, prolongando su vuelo de planeo con detrimento de su velocidad, no se le interceptará mejor a las "V-2" sin piloto. Un solo aparato en el que se habrá dedicado a la protección del piloto y al viaje de regreso todo el peso útil, puede acompañar y guiar sobre el objetivo a toda una

escuadrilla de aparatos de un radio de acción la mitad menor y con una carga explosiva reforzada.

Se ha terminado por admitir, hasta en picados de 700 y 800 kilómetros por hora por lo menos, que la velocidad del bombardero era tan favorable a su seguridad como la precisión del lanzamiento. La demostración no se limita a las velocidades de picado que pueden alcanzar los bombarderos con motores de explosión; también vale para los aviones-cohetes, y se extrañará entonces de haber descuidado hasta tal punto el papel de la velocidad inicial, como el piloto de Thunderbolt, a quien se pidiera que se lanzara sobre un carro en vuelo horizontal con un "Piper Cub". El avión-cohete será el bombardero de precisión que coloque su carga de explosivos a 10 kilómetros sobre tal fábrica o tal barco, mucho mejor que lo puede hacer un cañón a la misma distancia.

* * *

Al terminar una guerra, los Ejércitos y las Marinas generalmente no manifiestan un gran entusiasmo por transformarse. La acogida favorable que han reservado a las diversas aplicaciones del cohete es algo inesperado. ¿No habrá que ver en esta unanimidad el deseo de mantener sin demasiadas alteraciones la organización y el material que han atravesado la prueba? ¿No se podría rejuvenecer un carro añadiéndole un poco de autopropulsión a su proyectil y un acorazado desmontando una de las torretas y reemplazándola por una rampa de lanzamiento para los "Wasserfall"?

Es hacerse muchas ilusiones sobre la facilidad de domar la nueva arma. Es mucho más capaz de acabar de destruir el carro y el acorazado que de protegerles frente a su adversarios, soldados de infantería o submarinos, y especialmente el más peligroso de ellos: el avión. El cohete pone en sus manos el arma que, en su forma más sencilla, ha triunfado ya de los aparatos monstruos, a los que desafía en cuanto a tonelaje.

La Aviación no ha adquirido todavía el prestigio de la tradición ni la habilidad ar-

gumental para eludir las alteraciones provocadas por el avance de la técnica hasta el día en que cualquier catástrofe se las imponga. Debe aceptar el cohete con todas sus consecuencias, entre las que no será de las menores la transformación completa de las misiones usuales. El apoyo aéreo de una escuadra, la protección de un desembarco, la expedición de bombarderos pesados, no convienen al nuevo sistema de propulsión.

No faltarán las recriminaciones. Este arma, que no sirve más que para destruir sin poder proteger, será mal vista. ¿Puede un país vivir y combatir sin transportes interiores, con sus centros industriales sembrados de "V-2" y sus grandes ciudades destruidas por la bomba atómica, incluso en el caso de que haga sufrir a su adversario un trato parecido? ¿De qué sirve hundir los convoyes enemigos si no se es capaz de asegurar la llegada de los propios? En cuanto a la bomba atómica, presenta, sin embargo, situaciones que sólo pueden suponerse mediante los últimos recursos de nuestra imaginación. La Europa occidental y central, en la época reciente, se ha visto privada de sus fuentes de importación habituales y de la mayor parte de los transportes costeros, sin haberse visto obligada a renunciar a su esfuerzo bélico. Cuando las grandes ciudades alemanas eran incendiadas, las fábricas de importancia vital destruidas y reconstruidas periódicamente, los transportes internos, reducidos hasta el punto que las Divisiones con destino al frente de Normandía llegaban tan sólo con el material que un hombre podía llevar sobre su bicicleta, la lucha continuaba. La capacidad del hombre para luchar mientras que quiera o mientras se le obligue a ello, es ilimitada.

Cuando el Ejército y la Marina le pidieron que pusiera al abrigo de los golpes los restos de una organización que se sentían incapaces de transformar, la Aviación tuvo que declararse incapaz. Que el carro y el acorazado se encarguen de ello si no existen otras formas de guerra. Sabe bien que a fin de cuentas se recurrirá a ella todavía para los transportes y evacuaciones que los medios terrestres y navales no hayan podido realizar.