

Empleo de la Aviación

Por el Coronel De LESQUEN

Para ganar la batalla terrestre hay que ganar antes la aérea; y para ganar ésta, la ofensiva aérea es indispensable.

(Del "Boletín de Información del Real Cuerpo Aéreo", agosto de 1917.)

No hay nada como las disputas prolongadas para oscurecer los problemas más sencillos. Esto ocurre con el empleo de las Fuerzas Aéreas.

Estas discusiones entre oficiales del Aire y Tierra parecen conversaciones entre serenos:

"No se os ve jamás... No nos rendís ningún servicio. Estáis infatuados de no se qué superioridad aérea, de teorías a lo Douhet; hacéis rancho aparte para un resultado muy problemático. Y, sin embargo, es en el suelo, en una batalla de predominio terrestre, como se ganará la guerra o como se perderá. Nada se terminará más que por los pies del soldado de Infantería. Es indispensable que volváis a pasar bajo nuestras órdenes para una colaboración estrecha. Aunque exista una Aviación Independiente, lo que nosotros queremos es Unidades Aéreas a nuestra completa disposición."

El aviador contesta: "He aquí que volvéis a empezar de nuevo sin haber comprendido nada del empleo de la Aviación. Queréis hacernos funcionar en 10 kilómetros cúbicos, atacar la ametralladora del rincón del bosque y desmenuzarnos en una polvareda de patrullitas, e incluso de aparatos aislados. Cada Comandante de pequeña Unidad quiere su avión de reconocimiento, su sombrillita de Caza, su Sección de Asalto. En pocos días habríamos inutilizado el material por pérdidas terribles, de un soplo, sin haber hecho nada útil. Además, el golpe decisivo no se dará en el frente avanzado, sino en la retaguardia, sobre las poblaciones, la industria y las comunicaciones enemigas. El Ejército de Tierra no es más que un bloque defensivo que debe ganar el tiempo necesario para permitirnos hacer y lograr."

La superioridad aérea—que en ciertos cerebros resuena aún como *supremacía del aire* y provoca un reflejo de autodefensa—ha venido a ser demasiado a menudo una especie de principio metafísico que aparece

como un estado de gracia, y fuera del cual no hay acción militar meritoria ni útil. Al principio de una maniobra o ejercicio se la recibe como un don del Espíritu Santo, con una inclinación de cabeza cortés en atención al aviador presente, y después se pasa a otra cosa. Jamás se analizan las condiciones de esta superioridad aérea y las repercusiones que la lucha para lograrla podrían tener sobre el Ejército de Tierra.

Durante el curso de la acción se la lanzan del partido Azul al Rojo, y viceversa, como una pelota de tenis.

"Superioridad aérea" significa, principalmente (para un Comandante de Unidad), el derecho a ser flanqueado por un D. I. A. a guisa de *Angel de la Guarda*, y tener en el bolsillo un cheque en blanco a título de *crédito de misiones*.

Se confunden inextricablemente los métodos de combate con las posibilidades del Ejército del Aire. Ahora bien, "douhetistas" encarnizados, o "cooperadores" convencidos, empezarán la guerra exactamente de la misma manera: *Por la batalla en el aire para la libertad de acción*, y no hay más que un modo de lograr esto. Por tanto, no valía la pena discutir tanto.

Incluso parece inútil discutir la táctica, pues, como sugiere un autor que está muy de moda, "para emplear Fuerzas Aéreas hace falta tener Fuerzas Aéreas, y para emplearlas en beneficio del Ejército de Tierra hace falta tener un Ejército de Tierra".

Evidentemente, este es el punto verdaderamente delicado. ¿Por dónde comenzar? Recuerda el famoso dilema infantil de la hucha: "Si no tengo una hucha perderé mi dinero; pero si me lo gasto en una hucha no tendré dinero que meter dentro." Sólo queda un recurso, que consiste en acudir al padrino o al tío de América.

Pero aún aquí la discusión sería vana, pues el aliado que nos provea de armas nos impondrá al mismo tiempo su organización,

sus métodos de entrenamiento y su táctica de combate, ya que no tendrá tiempo de adaptarse al gusto de cada uno de sus clientes, suponiendo que tuviese voluntad de tal adaptación.

Los problemas actuales son, en definitiva, de política y de finanzas (política económica). Siempre será tiempo de crear alrededor de las armas nuevas una doctrina bien adaptada a las circunstancias.

No somos nada fuertes en el dominio de las ciencias aplicadas a la guerra. Subestimamos en 1914 la ametralladora y la artillería pesada. En 1939 hemos tenido que sufrir la motorización, el empleo en masa de los carros, la mina marina magnética, la mina terrestre, el empleo masivo de la Aviación...

La experiencia demuestra, pues, que nos hace falta que se exageren las cualidades de un arma moderna para que nos demos cuenta de su valor en el campo de batalla, y la imaginación tendría mucho más y mucho mejor que hacer en este dominio que no en andar tratando de perfeccionar la táctica de los combates pasados.

Puede ser que estemos en el declive de la Aviación, puesto que la mayor potencia y alcance pudieran escapárseos. De aquí a pocos años un cuerpo de *cohetes*, distribuidos entre el Aire, la Marina y Tierra encontrará los máximos trabajos para lograr crearse *un sitio al sol*, en medio de los sarcasmos, burlas y chistes, bajo el pretexto de que no tendrá la suerte de sentar sus bases por procedimientos clásicos, porque se despegará de las costumbres respetables, y porque sus primeros pasos habrán sido un poco vacilantes.

Lo que más ha de interesar de la presente exposición es lo que puede ser muy útil en contactos con los compañeros de otras Armas, en un futuro inmediato.

No se trata de descubrir nada nuevo, sino de esclarecer en términos sencillos ideas simples de un determinado valor en el tiempo. No se hablará de bombas atómicas ni de armas inéditas. Supondremos, aunque esté lejos de poderse asegurar, que en la guerra siguiente la Aviación habrá guardado, en conjunto, sus actuales características, que no habrá transformado ciertos materiales y ciertas posibilidades, e incluso que no será suplantada en determinado dominio por ingenios nuevos.

Necesidad de la batalla en el aire para la libertad de acción aérea.

Su aspecto.

Supongamos el problema resuelto: Tenemos aviones, muchos aviones; ¿qué vamos a hacer?

Para ejecutar una acción de cualquier clase hace falta despegar, llegar al lugar u objetivo, regresar y aterrizar.

Es, pues, indispensable, ante todo, que los espacios estén asegurados contra las incursiones enemigas; empleando una frase hecha, "hace falta que sus caballos no vengán a beber en nuestros abrevaderos".

Está bien disponer del foso Atlántico. No está mal tampoco disponer del Mediterráneo. Incluso el Canal de la Mancha es aceptable. Pero el Rhin es demasiado estrecho si no está guarnecido de material y pechos.

Es menester, además, que nuestros aviones y sus nidos de bombas no sean deshechos y aniquilados en sus propias bases. El problema es complejo: Detección, dispersión, terreno de reserva; pero también artillería antiaérea, lo cual resulta muy inquietante cuando se hace el cómputo de los tubos de que disponemos.

Una vez en el aire, nuestros aviones deben llegar a sus objetivos, llenar su misión y regresar, a pesar de la oposición del adversario; oposición segura, pues ya no estamos en el caso de agosto de 1914, en que los pilotos enemigos, antes de luchar, como en un torneo, se hacían un saludo con la mano.

Hace falta batirse en el aire. Por el momento no importa saber si es más útil batirse en el aire o en tierra; sino averiguar si es posible ejecutar salidas sin batirse antes en el aire. No es una cuestión de elección, de gustos o de capricho, sino una necesidad; aunque tampoco quiere esto decir que la caza adversaria se opondrá siempre y a todo evento al paso de nuestros aviones.

Podrá haber acciones sin llegar al encuentro, pero el combate será la regla general, y si no tomamos las medidas apropiadas desapareceremos sin haber sido útiles.

Si, en definitiva, hemos de batirnos, hagámoslo lo mejor posible y en las mejores condiciones.

Mejor que sufrir el combate con unidades desparramadas, vulnerables, que no puedan apoyarse mutuamente, con un Mando reple-

to de cuidados, sin poder maniobrar ni concentrar sus fuerzas, ¿no vale más buscar la batalla, e incluso imponerla con formaciones concentradas y bien preparadas? ¿Y no será mejor aún ir a encontrar al enemigo en su propio terreno y destruirlo antes de que haya podido emprender el vuelo?

Dar la cara es una divisa no sólo heroica, sino, incluso, prudente. Quedarse a la defensiva, no aceptar el combate más que a las trágalas, es el mejor modo de ser batidos con toda seguridad; lo que en términos aviáticos significa desaparecer, pues en el cielo no hay fortificaciones ni líneas de defensa a las cuales acogerse.

La maniobra de Aviación se hará, pues, en dos tiempos: primero despejar el cielo, impedir al enemigo vivir sobre su terreno y renovar sus efectivos y su material; después de conseguido ese resultado emprenderla con los objetivos de superficie. Por otra parte, toda maniobra comportó siempre dos fases: ganarle la mano al adversario y dominarlo, para después explotar el éxito.

No hemos inventado nada nuevo; ni la destrucción de los nidos de ametralladora, ni la contrabatería, ni el combate de carros contra carros...

La conducción de la lucha aérea exige que el mando esté centralizado, que todas las unidades aéreas estén en una misma mano.

Por efecto de la movilidad de los aviones, las concentraciones pueden ser rápidas y poderosas. El que llegue a concentrar en un momento y un punto dados más aviones que su contrario será allí el vencedor, a igualdad o semejanza de las demás circunstancias. Y la única esperanza de una Aviación débil sería disociar a su contraria, batirla por una maniobra mejor conducida, y encontrarla en varias ocasiones y en sitios distintos, por partes, siendo en cada sitio y ocasión más fuerte que ella. Es la acción clásica llamada "del fuerte al débil".

Para nosotros el éxito de esta maniobra, en razón de las velocidades actuales, es cuestión de minutos, e incluso de segundos. Encima de territorio propio, y hasta 50 kilómetros dentro de terreno enemigo, una batalla aérea puede ser hoy conducida "a la vista" y "a la voz", con el truco del radar y la radiotelefonía, mejor aún que una batalla del primer Imperio. Sin embargo, aquí tampoco hay ninguna invención de fondo.

Uno de los factores esenciales a considerar es la velocidad del desplazamiento y la zona de posible intervención. Para las Fuerzas Aéreas ambas son muy grandes, y el escalón más bajo a que la Aviación debe ser asignada es "el teatro de operaciones". Hay que tener, además, en cuenta que cada "teatro de operaciones" (para la Aviación) no está aislado, y que en tiempos muy breves masas importantes de Aviación pueden trasladarse y maniobrar de una a otra zona.

En 1914-18 era natural que la adaptación fuese más constreñida, puesto que las velocidades y los radios de acción eran mucho menores y porque las posibilidades de concentración y de traslados eran mucho más reducidas.

La evolución de la Aviación es la misma que para el carro, y de la misma Sección de carros Renault acorazada, y colocada en el pecho del Batallón de Infantería nació la Gran Unidad blindada, obrando en masa y en acción independiente.

Si se pudiera hacer rodar la artillería pesada o los carros a razón de 500 kilómetros por hora, ¿se les guardaría en reserva general o se les repartiría, *a priori*, entre las diversas Unidades? Al principio de una batalla, y sobre todo si se es pobre, la respuesta no ofrece duda.

Si eso se comprende para los carros, ¿por qué no entenderlo igual para la Aviación?

He aquí la razón por la cual recusamos el agregar, *a priori*, unidades aéreas a las del Ejército de Tierra. No es espíritu de independencia, ni deseo de hacer rancho aparte, ni "dohetismo integral", sino simple necesidad. Sería preciso ser muy rico en elementos para permitirse al mismo tiempo desmantelar la Aviación contraria y atacar la superficie enemiga. Por otro lado, no es seguro que ello sea el método mejor.

Y también tenemos ahí el porqué siempre hemos sentido una viva repugnancia a especializar prematuramente tipos de aparatos para "apoyo al suelo". Serían otros tantos aviones retirados de la *batalla inicial*, de la cual depende toda la libertad de acción futura.

Se ha dicho que "retirarle sus aviones a la Marina es quitarle medios marítimos". Es igualmente trasladable esta frase a tierra firme, diciendo que "dejar sin apoyo aéreo al Ejército es quitarle medios de combate". Pero entonces preguntamos ¿retirarle avio-

nes al Ejército del Aire, no es por cierto quitarle medios aéreos?

Y si dos o tres aviaciones se hacen batir al por menor, mientras que reunidas podrán esperar la victoria ¿no es aquella una falta que puede resultar mortal?

¿Dónde atacaremos con preferencia a los aviones enemigos?

Por cierto que no será en la vertical del combatiente de tierra amiga. Todos saben, y esto ocurre en todos los ejércitos del mundo, que el combatiente de tierra sólo ve aviones enemigos. Esto es porque la Aviación tiene mucho interés en estar sobre el combatiente de tierra contrario para estorbarle e impedirle hacer. Mientras que el *avión amigo* trata de interceptar al contrario lo antes posible, y no existe ninguna razón para que la vertical del amigo de tierra sea el lugar privilegiado escogido; un simple cálculo de interceptación lo prueba. Dejar horas y horas unidades de caza en la vertical de un punto determinado para proteger ese lugar concreto es un método desusado, mediocre y muy costoso; debe ser un caso excepcional.

El Ejército de Tierra debe asegurarse esa "defensa directa" por sí mismo, con sus cañones antiaéreos y por medio de la dispersión, el enmascaramiento, los abrigos y por su disciplina. Para eso los del Aire no servimos, y no podemos hacer más que la *protección indirecta*, destruyendo preventivamente o después los aviones enemigos.

Para el combatiente del suelo debía existir este refrán: *Todo avión amigo que yo vea, no me ayuda.*

Nosotros tenemos que demoler:

- Los aviones enemigos en vuelo;
- Los aviones enemigos en el suelo y las instalaciones que le permitan vivir y trabajar;
- Las Escuelas de personal aeronáutico;
- Los centros de producción de aviones y de elementos aeronáuticos.

Hay, evidentemente, un orden de urgencia. Y la Aviación en acción o presta a entrar en acción es más peligrosa que la Aviación en potencia, por lo cual debe ser atacada con prioridad donde quiera que se encuentre; encima de nuestro territorio si viene a él, en la zona de combate si allí se acantona; de todas maneras en sus campos, y asimismo sus depósitos donde quiera que se hallen.

Aunque el papel destructor de lo que está en *el suelo* pertenezca en especial al bombardeo, todos los tipos de aviones tienen su punto y misión en el ataque al dispositivo terrestre o infraestructura aérea enemiga.

Esta batalla aérea inicial para ganar la libertad de acción aérea es tan indispensable al Ejército de Tierra como a nosotros los del Aire. En primer lugar, porque ella es la parte preliminar y necesaria para "el apoyo". En segundo lugar, porque desmenuzar la trama de una Aviación superior y que ataca al suelo nuestro es el mayor servicio que podemos hacer a nuestras fuerzas terrestres. Los combatientes de 1940 bien hubieran querido que se les hubiera hecho esto. Los jefes de 1940 a 1945 lo han estimado siempre en su justo valor; pero los combatientes de 1945 quizá lo hayan olvidado luego algún tanto.

La *lucha aérea* no tomará, generalmente, la forma de una batalla campal, de un combate por el combate, donde los dos adversarios se hayan puesto de acuerdo para resolver su querrela en un punto y un momento dados para obtener un resultado definitivo de una sola vez.

El que se sienta más débil y que, por tanto, sufra una cierta agresividad del otro, se mantendrá a la defensiva, y todos sus objetivos contra la Aviación enemiga serán a base de encontrarla y atacarla en vuelo, sobre el propio territorio del más débil. Las acciones de bombardeo de éste sobre territorio enemigo se reducirán a las que pueda hacer con muy malas condiciones atmosféricas y una fuerte protección de caza.

El más fuerte, por el contrario, tratará de demoler con preferencia la infraestructura de la organización aérea del débil (aeródromos, radar, nidos, centros de control, depósitos, escuelas de pilotos y factorías de todas clases). Con los ataques del bombardeo a esos objetivos procurará al mismo tiempo que la caza despegue para defenderlos y atacarla entonces para destruirla en vuelo.

Hace, pues, falta atacar al enemigo en puntos sensibles, es decir, ejecutar al principio otras misiones que no son precisamente *el combate aéreo* concreto; aunque estas otras misiones no sean tan importantes como la del *combate*, son, sin embargo, anteriores en el tiempo, y de ellas derivará la ocasión del *combate* propiamente dicho.

Se llegará a la concepción de que la oca-

sión de destruir a la Aviación enemiga en *combate* se presentará con ocasión de salidas que tienen otro objetivo secundario: ataques al suelo, al sistema de mando aéreo enemigo, a factorías o depósitos de aviación, naturalmente, pero también intervenciones de "apoyo" en la zona del frente de combate terrestre, cobertura de nuestras tropas, etcétera. Bien entendido, que se trata de un pretexto, de un ardid, para buscar el encuentro deseado en el aire, y que es únicamente el Mando Aéreo el que está calificado para ordenar y conducir estas misiones, pues es el único Mando que no detiene su concepto y propósito en ese ardid o pretexto como misión verdadera, y el único que no pierde de vista continuamente el buscar y aprovechar toda ocasión para lograr el verdadero y fundamental propósito, *el combate aéreo* y la destrucción de la Aviación contraria.

Del mismo modo y en el mismo orden de ideas hay que atreverse a afirmar que, en "la defensiva", lo esencial, desde un punto de vista aéreo, es maniobrar para abatir más aviones de toda clase enemigos que los que el enemigo nos abata a nosotros, y que la protección del suelo, su defensa o cobertura, aunque sea importante, no es en realidad más que secundaria, y sería grave error sacrificar allí nuestra Aviación, dándole al enemigo la ocasión (que aprovecharía) de abatirnos en esas misiones secundarias muchos aviones.

Empleando la expresión que el General Eisenhower prefiere (*acción combinada aire-tierra*), diremos que al empezar las operaciones no hay que excluir estas acciones combinadas (no decimos apoyo aéreo), pero sin olvidar, ni menos abandonar, la misión esencial de la lucha contra el enemigo aéreo.

Siempre se plantea de un modo absoluto la alternativa o disyuntiva de "¿apoyo directo o acción totalmente independiente?" Sin embargo, entre esos extremos hay lugar y ocasión para *operaciones combinadas*; sólo en ciertos momentos en que alguna de ellas pueda resultar tan esencial e impuesta que de no hacerlo o atenderla no habría ya ocasión para seguir la guerra, ni para buscar la ocasión del *combate aéreo* si todo había terminado mal por no haberse efectuado aquella *acción combinada*.

Coordinar el tiro de los aviones de asalto y el bombardeo con el de los carros y de las

baterías es una cosa probablemente irrealizable y además poco conveniente (en este periodo inicial de las operaciones); pero llevar el esfuerzo de la Caza a la zona y a la hora que más convenga al Ejército de Tierra, emplear en un determinado momento cierta porción del bombardeo sobre un terreno enemigo próximo al frente, en objetivos que signifiquen una amenaza seria más directa y más actual para nuestras fuerzas de Tierra; el montar una operación que tenga por objeto la destrucción del enemigo aéreo sobre el estacionamiento o el punto en que la neutralización interese más al Ejército de Tierra, son realmente operaciones que pueden y que deben ser tenidas muy en cuenta y siempre realizadas.

La batalla aérea presenta un carácter de discontinuidad mucho más marcado que la batalla terrestre. Una característica de lo aéreo es la no permanencia, la no continuidad; esto se refleja también en la batalla aérea. Es imposible mantenerse en el aire continuamente y prolongar sin tiempo de descanso y detención un esfuerzo poderoso. No hay Aviación, por poderosa que sea, que pueda afirmar ser siempre en todo lugar y todo momento la dueña única y total del aire.

Este resultado sería *la victoria "a priori"*, y en la realidad no puede obtenerse más que con la victoria definitiva, después de una lucha prolongada, que habrá presentado alternativas de actividad febril y de tiempos muertos, de sorpresas y de acciones rutinarias. Nunca se está al abrigo de una maniobra atrevida y habilidosa del adversario, que aprovechará esa "no permanencia" que caracteriza a lo aéreo, esa "no continuidad", para utilizar los instantes en que hay que detener nuestra acción, para salir y atacar a su vez por el aire. Nunca se está fuera del alcance de un material aéreo nuevo o de un procedimiento de combate aéreo inédito.

En cada nueva salida hay que volver (en cierto modo y medida) a reconquistar la superioridad aérea. Nunca llega a ser un estado o una situación estable, sino una situación accidental, esencialmente pasajera.

A medida que la desproporción de Fuerzas Aéreas aumenta, hay muchas más probabilidades de llegarlo a realizar; pero es bastante delicado el atrapar el instante fugitivo, o la acción contra el suelo, en que se presente la ocasión para un combate aéreo que pudiera proporcionar aquella suprema-

cía por destrucción del enemigo aéreo. Por el contrario, la batalla aérea es una guerra de usura, larga, de penoso desgaste, con éxitos y reveses: es la guerra en sí misma.

Vamos a terminar este capítulo con una cita de un libro de estrategia naval, sólo para mostrar que todos nuestros problemas aéreos son viejos, muy viejos y muy simples, y que con un ligero esfuerzo de transposición y de adaptación a nuestro material su situación es evidente: "No hay concepción valuable de la potencia marítima que pueda variar, según la psicología y la cultura de las diferentes naciones. La concepción de la potencia marítima es correcta y conforme a las realidades de la guerra, o de lo contrario es errónea. La idea de que una Marina de guerra puede sostener constantemente las operaciones del Ejército y practicar un servicio regular de escolta en regiones donde esta Marina no se haya asegurado por anticipado el dominio del mar, es una idea falsa, como lo prueba toda la Historia militar."

La Aviación, después de la batalla aérea, dada para ganar la libertad de acción.

Dos preguntas pueden hacerse:

1.ª ¿Cuándo emprenderemos otra cosa que no sea la lucha contra la Aviación enemiga?

2.ª ¿Qué haremos en aquel momento?

Emprenderemos otra cosa desde el principio de las operaciones, bien sea porque nos veamos obligados a ello, o bien porque, como se deja dicho, puede ser el mejor medio o método para conseguir llevar al enemigo a un encuentro aéreo. A medida que nuestra superioridad se vaya afirmando iremos haciendo más y más operaciones que tengan un objeto diferente a la lucha contra la Aviación enemiga, para terminar, por último, por no emprender más que estas otras operaciones.

No sabemos ni podemos decir lo que haremos en cada momento; veremos en cada lugar y ocasión qué es lo que parece más factible y más útil, y eso es lo que haremos.

No podemos esperar a que llegue el momento en que no se halle un solo avión enemigo en vuelo para entonces ponernos a hacer reconocimientos, proteger los convoyes marítimos que traigan suministros logísticos o proteger los puertos de llegada; ni tampoco podemos esperar hasta entonces para bombardear grandes concentraciones

de tropas enemigas, o para ayudar a cerrar una brecha en el frente terrestre, si por ello amenaza romperse y venirse abajo toda la resistencia defensiva.

Se puede, en efecto, desmontar teóricamente la guerra en piezas sueltas Pero en la mecánica de la realidad las piezas están ensambladas y bien entrelazadas, y muchas acciones que en buena lógica debían ser sucesivas son, sin embargo, simultáneas. Los principios son para no olvidarlos ni perderlos de vista, pero también para saber cuándo es necesario violarlos y hasta dónde.

Aquí el principio es el siguiente: "Destruir primer al adversario aéreo bajo pena de ser, si no, destruido uno mismo y de verse reducido a la imposibilidad de efectuar ninguna operación importante contra la superficie del contrario."

Las preguntas a las cuales debe responder nuestro Mando, cuando ve distraer del combate aéreo una parte de sus Fuerzas Aéreas, son las siguientes:

a) La importancia de esta otra misión que se me exige ejecutar, ¿justifica el abandono momentáneo del combate contra la Aviación enemiga, de tal o cuál formación aérea?

b) Los riesgos que va a correr esa formación, ¿son admisibles en vista de la situación aérea del momento y del objetivo o propósito que se trata de alcanzar?

Tal decisión no puede ser tomada más que por el escalón supremo del Mando y después de una consulta al Mando Aéreo; con esto queremos dar a entender lo raras que deben ser tales intervenciones.

En particular, los ataques al suelo en la zona avanzada y en estado de inferioridad aérea, no pueden ni deben ser ejecutados más que en casos de crisis vitales y bajo la forma de acción masiva, con el máximo posible de protección de caza. No son en absoluto entonces posibles acciones aéreas continuadas por medio de pequeñas formaciones escalonadas en espacio y tiempo. El empleo de la Aviación en esos casos se parecerá al de la Caballería pesada del Primer Imperio, que, a la disposición del Emperador, obraba en la ofensiva o en la defensiva para crear en un sitio y un momento decisivos lo que los técnicos llamaban "el acontecimiento".

Esta posibilidad de acción, tan rara como hipotética, exige la existencia de un "cane-

vas" de comunicaciones e información que permita precisar el sitio y el momento y poder pasar de la acción continua del conjunto, con vistas al combate aéreo, al ataque local contra el suelo instantáneamente, pues de lo contrario todo resultaría inútil y hasta contraproducente.

Harían, pues, falta otras transmisiones, otros estados mayores mixtos de apoyantes y apoyados, y destacamentos de enlaces llevados hasta la extrema vanguardia, adaptados estrictamente al Ejército de Tierra y en contacto estrecho con él. Las formaciones, bajo las órdenes del Comandante aéreo, deberían poder pasar con suavidad, ágilmente, de una misión a otra; del mismo modo que los trenes pueden emplearse en una dirección cualquiera, con tal de que las vías estén por anticipado tendidas y la red de agujas de los cambios de vía bien hecha.

Sobre los objetivos del suelo debiéramos poder ser empleados en tres misiones principales:

a) Apoyar a los Ejércitos de Tierra y Mar en el combate que ellos libren.

b) Atacar las industrias y factorías de la economía de guerra y las comunicaciones logísticas del contrario.

c) Atacar sistemáticamente las poblaciones civiles (1).

Se notará que no es cuestión de información. Porque la información no es una misión por sí misma, sino el acompañamiento obligado de toda acción militar. El verdadero objeto final de toda acción tiene que ser destruir.

¿Qué misiones vamos, pues, a ejecutar? Ciertamente, las dos primeras, y hasta puede que las tres simultáneamente. No es cuestión, en la guerra, de no hacer más que una cosa a la vez, ni de reglar los problemas sucesivamente y de modo bien regulado por orden de importancia decreciente. "No hacer más que" es un verbo que se conjuga en todos los tiempos, salvo el "perfecto", porque en el análisis se ve que para realizarlo ha hecho falta también otra cosa, que ha habido que hacerla, además, de lo único.

Nos queda solamente fijar la misión principal, y esto es muy difícil de un modo absoluto. Depende de la situación general, de la proporción de fuerzas, del carácter económico, geográfico y militar del adversario.

(1) En especial los barrios obreros de las instalaciones fabriles.

Se debe hacer una hipótesis antes de llevar a efecto un programa de fabricación y buscar el más útil; pero la especialización no es definitiva, y todo avión, dentro de su zona de acción, puede intervenir en una u otra de aquellas misiones.

La opinión general es que la intervención contra la superficie en la zona avanzada debiera quedar como misión principal después de terminada la primera fase de lograr la supremacía aérea. Admitámoslo hasta la próxima experiencia, que se hará en tamaño natural. De todos modos, esto quedaría como una de nuestras misiones, aunque no fuese la principal, y por tanto, debemos estar preparados para ello.

¿Qué forma hay que darle a este *apoyo aéreo a Tierra* para que resulte lo más eficaz posible?

Antes de contestar hay que precisar algunas características de la Aviación.

Es un Arma rara y cara, siempre insuficiente para las necesidades. Se ve bien claro desde los tiempos de paz, porque no es un Arma que nadie se atreva a tenerla en permanencia como auxiliar. En la guerra es más indispensable y resulta siempre más escasa aún si cabe, y tendría muy poca gracia negarle su cualidad de "arma principal" en vista de la diversidad de los servicios que se le piden y que es, por otra parte, perfectamente capaz de rendir. Como nunca los aviones parecerán en bastante número, la conclusión es que hay que evitar a toda costa el hacer apelación a ellos cada vez que el resultado que se desee pueda ser logrado con los propios medios que tiene el suelo.

El efecto de la Aviación hemos dicho que es poderoso, pero discontinuo. El avión no puede hacer *permanencia*, pues no tiene más que una cantidad limitada de gasolina y de municiones. No puede repetir sus pasadas si la Antiaérea es potente. Hace falta, pues, utilizarlos para acciones cortas, brutales, y de las cuales los resultados sean inmediatamente explotables por tierra.

Corolario: No se debe, pues, sino excepcionalmente, emplear la Aviación por aviones aislados o pequeños paquetes. Pocos objetivos y grandes paquetes dan en principio mejores resultados; por otra parte, esto no puede sorprender al oficial de Artillería, ni al de Carros, que están acostumbrados a pensar del mismo modo.

Los intervalos de intervención son muy

largos, salvo casos de gran riqueza de material aéreo o casos particulares muy bien preparados. Por el contrario, no nos importan las distancias a que hayamos de concentrarnos; siempre lo haremos con facilidad y rapidez, y las desfiladas enemigas no existen para nosotros. La exactitud de una operación puede ser precisa, del orden de medio minuto.

“El apoyo directo”, que en el espíritu de muchos oficiales aparece como el modo principal de ayuda que debe aportar la Aviación, es, por el contrario, el más mediocre. Estas acciones se van ejecutando cada vez en condiciones más difíciles, al aumentar las velocidades de los aviones. La influencia de la Meteorología en esas acciones de apoyo directo es muy grande, más marcada que en las acciones contra la lejana retaguardia, en las que hasta pueden ser beneficiosas las peores condiciones del tiempo o meteoro.

No vamos a desestimar totalmente este modo de empleo en apoyo directo; en ciertos casos se impondrá. Pero nunca será otra cosa que un aumento de lo que pueden hacer las Armas de tierra, y no es ni irremplazable ni definitivo.

Tropas terrestres disciplinadas, en un encuadramiento sólido, con alta moral, capaces de dominar sus nervios aunque un ataque aéreo circunstancial enemigo las someta a dura prueba, si saben enmascararse, utilizar y organizar el terreno y tienen armamento de defensa antiaérea en la cantidad debida, pueden y deben resistir el ataque y el asalto de la Aviación contraria, incluso coordinado con ataques enemigos por tierra.

Por el contrario, la Aviación, en el campo de batalla terrestre, tiene una potencia de detención muy superior a su potencia ofensiva. Fuerzas Aéreas activas proporcionadas a los efectivos terrestres enemigos, libres en su acción, pueden por sí mismas imposibilitar todo movimiento por tierra del enemigo, clavarlo al suelo, *asfixiar* el movimiento en el campo de batalla, imposibilitar toda ofensiva e incluso toda defensiva prolongada, bloqueando los contraataques e interceptando todos los caminos y líneas de los refuerzos y suministros logísticos del contrario.

Todo lo que bulle es de nuestro dominio, sobre todo si se trata de columnas moviéndose a lo largo de un eje forzoso. Las vías

férreas y las carreteras son difíciles de defender de extremo a extremo. El punto de aplicación de nuestro ataque importa poco. No es cuestión de permanencia ni hay necesidad de ella; basta con que la cadencia de las salidas sea más corta que la duración del trayecto, y el resultado será el mismo si el convoy es destrozado al principio, en medio de su viaje o poco antes de llegar al final de su recorrido. Puede el bombardeo concentrarse sobre un pequeño número de puntos de paso forzoso, mientras los cazas continúan persiguiendo su liebre.

Aquí la Aviación es irremplazable; no hay velocidad, facilidad de concentración ni frecuencia en el ataque comparables con las suyas. Las distancias importan poco. Por sí sola, la Aviación puede llegar a ser decisiva en estos casos.

Después que terminó la guerra última, la opinión militar (sobre todo en Francia) no es muy favorable a las operaciones estratégicas. En cuanto se habla de esto se nos acusa de “dóhetismo” y se reciben sobre la cabeza todas las cifras que caracterizan (según algunos) la falta de éxito del “Bomber Harris” y de la 8.ª Fuerza Aérea.

Es muy curioso, por otra parte, comprobar que adversarios y partidarios, tan fanáticos los unos como los otros, emplean argumentos comparables.

Estos partidarios (de todo o de nada) hacen sonreír un poco.

Sería, sin embargo, muy atrevido tomar de ahí pretexto para declarar que la Aviación no puede conducir y terminar una campaña. El Pacífico ha visto la prueba en contrario.

En cuanto a la falta de éxito en el frente del Oeste, es bien relativa. El potencial de las fabricaciones alemanas quedó muy variable, según los tipos de las industrias. ¿Pero a qué nivel no habría sido llevada la fabricación con el aumento de la mano de obra, multiplicación de turnos de trabajo, el utillaje y las materias primas de toda Europa, sin el golpe de detención de los bombardeos estratégicos?

Claro es que, mejor llevadas, las operaciones hubieran tenido resultados más decisivos para acortar y terminar la guerra. La lección de la experiencia no se ha perdido, y hoy sabemos que los ataques contra la industria de los carburantes, contra las factorías aeronáuticas y, sobre todo, contra las

vías de comunicación, son los que dan mayor rendimiento. La falta de carburante, por sí misma, hubiese detenido la ofensiva alemana en 1945.

Precisemos aún, que esta Aviación estratégica llenó un gran número de misiones tácticas, que destruyó muchísimos navíos de guerra y que ocupó el cuarenta por ciento de la Kriegsmarine en retirar las minas tiradas con paracaídas en aguas alemanas.

En fin, y sobre todo, la ofensiva aérea estratégica fijó, ocupó y destruyó la caza nazi; permitió la ofensiva rusa y la destrucción de la Aviación alemana de apoyo, empleada en el Este. Sin esa ofensiva aérea estratégica, Moscú no se hubiera podido volver a poner de pie. Y, además, permitió el desembarco y el gigantesco *apoyo aéreo* de 1944-45.

Agreguemos que, en una nueva guerra, los ingenios que entrarían en juego serían muy superiores a los del último pasado conflicto; esto sin hablar de la bomba atómica.

Los bombarderos han triplicado su tonelaje, doblado o triplicado sus radios de acción, y aumentando sensiblemente sus velocidades y la precisión de sus bombardeos.

Puede que una invención imprevista venga a cambiar los términos de la cuestión; pero en el momento actual, *la ofensiva* está muy por encima de las capacidades de *la defensiva*. No queremos asegurar nada, respecto al futuro, en cuanto a bombardeo de poblaciones.

La guerra de 1914-18 fué la primera en la que el número de matados fué superior al de muertos por enfermedad. Con la guerra bacteriológica, ¿no volvería a ser otra vez lo contrario? ¿Es esto una quimera o una triste previsión?

Se suele oponer generalmente doctrina rusa contra doctrina sajona. Pero se ve, por el contrario, que no hay divergencia sino diferencia de situación.

Sin la ofensiva Aérea estratégica sobre Alemania, sin la inmovilización y la destrucción en el Oeste de dos tercios de la Luftwaffe, los rusos hubieran sido obligados a tomar esa destrucción por su cuenta y para ello obligados a modificar sus procedimientos de combate.

¿Se debería, bajo pretexto de que *la cooperación* es la única doctrina sana, haber hecho esperar a la Aviación sajona, con los motores parados, hasta que la situación hubiese correspondido al principio?

Rusia (douhetiana hasta 1936) vuelve hoy a concepciones menos cooperatrices en cuanto se ha sentido otra vez aislada. Los americanos, en su espléndido alejamiento, se interesan, sobre todo (y esto es natural), por su Aviación estratégica.

Es verdaderamente difícil ser dogmático y a la vez transigente. Pero lo cierto es que no hay más que situaciones particulares.

* * *

La guerra no es ya concebible más que entre conjuntos internacionales, y no entre naciones aisladas. Dejamos al cuidado del lector el sacar las consecuencias que más le gusten de cuanto dejamos dicho, después de haber meditado sobre las situaciones geográficas, sobre el estado actual de cada nación y sobre el papel que tengan que jugar cada una de las coaliciones de que vayan a formar parte.

Se deberían respetar sencillamente algunos principios que parecen seguros y simples, evitando todo aquello que pueda prestarse a controversias.

En primer lugar deberá la Aviación combatir hasta lograr ser dueña del espacio aéreo, en un grado suficiente para poder hacer otras cosas. No sabemos más que esto, y todo lo que seguirá no es más que hipótesis.

Ese *combate aéreo* es el primer acto de la guerra. Es esencial, y de su éxito depende todo lo demás y, especialmente, la victoria final. Puede este combate aéreo inicial ser más corto o más largo, durar semanas, meses o años.

En segundo lugar, sobre un teatro de operaciones tal como el que va desde el Mar del Norte hasta Suiza, las Unidades Aéreas deben combatir bajo un Mando Único, o se harán batir al por menor.

En tercer lugar, una Aviación construida y entrenada únicamente para el *apoyo a la superficie* sería un debilitamiento de nuestra potencia militar. Al principio de la guerra, si se lanzaba al aire para esas misiones de apoyo, sería inevitablemente incluida en la "batalla aérea" y destruida. Sería lo mismo que pedirle al mortero de Infantería que hiciese de Artillería antiaérea, o como el meter en la línea del "combate naval" *monitores* o ingenios especiales de desembarco. El único uso que podría hacerse de aquellos *aviones de apoyo a tierra*

sería enviarlos al Sáhara... esperando que sean prescritos.

Todos los esfuerzos deben tender a ganar la Batalla Aérea. Ningún "aparte" es admisible. Serán esos mismos aviones los que ejecutarán el *ataque a la superficie* tan pronto como sea posible. En último caso y si tal cosa fuese indispensable, se construiría (pero sólo al final de la guerra) un material más especializado.

El trabajo en común con otras armas, enseñanza en escuelas, ejercicios de cuadros, es generalmente muy *achicante* para el aviador. Siempre es en definitiva *cuestión de apoyo* y muy a menudo del modo más estrecho, es decir, de *apoyo directo en formaciones diluidas*. En suma, en esos ejercicios se estudia únicamente una parte de las operaciones, que puede que sea importante, pero al fin y al cabo, sólo una fase de explotación, sin inquietarse ni preocuparse de las condiciones en las cuales ésta hubiera sido o no posible.

A fuerza de no respetar la cronología, se falsifican incluso las ideas de los cuadros; y ésto es muy grave.

El principio de la próxima guerra (1) es ciertamente el período para el cual los datos que poseemos son más numerosos y menos inciertos. Se plantearán ese día problemas esenciales e inmediatos, puesto que no tenemos el recurso de ciertas potencias como los Estados Unidos. Tomarán esos problemas la forma que se ha intentado describir; sería discutible, pero escamotearlos es simplemente deplorable. Se les debería estudiar a fondo, en lugar de empeñarse en el detalle sobre formas de combate más lejanas y que sin duda habrán evolucionado cuando llegue el momento de aplicarlas.

Sería útil completar la Escuela de Apoyo Aéreo y el Centro de Operaciones Anfibas, con una Escuela de Empleo de la Aviación. Esta no es una cuestión exclusivamente aérea, sino muy bien de Táctica General, cosa que las otras armas (y nosotros) debemos todos conocer, y donde ellas tienen su papel que jugar. La flota, maniobra bien en función de sus portaviones.

Una vez más el primer acto de la guerra es el más importante porque es el primero. Si en ese primer acto, nosotros, los aviado-

res, somos silbados, el telón caerá, y el bonito *ballet* combinado del segundo acto, ni la *apoteosis* anfibia final tendrán ya lugar. Toda la *troupe* es solidaria.

El trabajo aéreo que más pide el Ejército de Tierra consiste esencialmente en poner a la disposición de pequeños elementos (con la D. I. A. tradicional), algunos aviones, para evitar ataques al suelo por la Aviación enemiga y efectuar ataques al suelo enemigo. Quieren que hagamos lo mismo que quieren que evitemos. Las Fuerzas Aéreas y de Tierra del bando contrario estarán en el mismo caso y pedirán lo mismo a su Aviación propia. Es el desmenuzamiento elevado a la categoría de principio. Un D. I. A. aislado no tiene, tácticamente, ningún sentido. El ataque de un pequeño grupo de Aviación a la disposición de una pequeña unidad, es una operación hipotética de final de guerra. Agreguemos que se trata siempre de atacar un objetivo ficticio, apoyando un batallón esquelético flanqueado por una formación encuadrada y por una unidad supuesta. Los aviones hacen tres vueltecitas y luego se van.

Esto exige por parte de los equipos una imaginación desbordante y una atrofia total del sentido del humor; porque, vistas desde arriba, las convenciones de las maniobras parecen algunas poco herméticas. Los pilotos no aprenden gran cosa y el Ejército de Tierra se acostumbra a considerar como normal una forma de empleo imposible al principio de las operaciones, y sin gran eficacia en sí misma.

Y como ocurre en las cuatro esquinas de Francia, que las peticiones exceden siempre, y en mucho, a las posibilidades, las pocas horas de vuelo que nos permite una alcancía muy cerrada, peligran, de ser mal gastadas en pura pérdida, si no se pone orden en ello. Tenemos que hacer algo mejor que eso, y en particular tenemos que trabajar para el empleo en *el combate aéreo* primero, y en el terrestre después, de formaciones importantes, localizadas y conducidas desde tierra. Es mucho más difícil esto y mucho más útil.

Para terminar, desearíamos proponer a la meditación del lector la palabra de Richelieu: "El que tiene el mar tiene la tierra"; no olvidando que "el aire es un océano que llega hasta cada puerta".

(De *Forces Aériennes Françaises*.)

(1) Que si no tarda mucho en estallar se parecerá bastante al final de la guerra anterior.