



Evolución de la táctica aérea: ¿Nos acercamos a Douhet?

Por el General GONZALO

La guerra, con su inexorable realismo, retiró su confianza a los doctrinarios extremistas en materia de aeronáutica. Douhet era el símbolo representativo de tales doctrinas, y puede afirmarse que no acertó en lo básico de sus predicciones. Su lema fundamental era: "Resistir en superficie, atacar en el aire." Es decir, defensiva pasiva por los Ejércitos de Tierra y Mar (tal concepto se deducía de la forma en que desarrolló este aserto) y ofensiva violenta, totalitaria, por Aviación.

Verdaderamente no ha ocurrido así, aun cuando fuese atrayente la argumentación, sobre todo para el aviador. La guerra actual, ya de largo desarrollo, ha puesto de manifiesto que para vencer hay que atacar en los tres elementos y con las tres fuerzas en armónica combinación, directa o indirecta. El error de Douhet (y es fácil la crítica a posteriori) fué admitir un estatismo en medios y táctica para las fuerzas armadas de superficie y un progreso desorbitado para el Arma aérea. "La guerra en tierra—decía—se repetirá en la misma forma que en 1914-18, por iguales causas. Ningún arma nueva accesoria modificará este estado..." "La defensa seguirá siendo un muro, y sería absurdo romperse la cabeza contra él."

Las unidades blindadas motorizadas, por una parte; la perfección del submarino, canoas de asalto y portaviones, por otra, por no citar sino las evoluciones más destacadas de los medios de superficie, dejarían hoy perplejo al mismo Douhet; desde las primeras fases de la lucha (Polonia), el estatismo o lentitud terrestre que presuponía aquel eximio pensador militar se convirtió en una guerra supermaniobrada: la GUERRA RELAMPAGO.

Nada de extraño tiene esta desorientación. Douhet fué actor en tierra de la absurda guerra europea anterior, en la que la defensiva desarrolló en forma elefantiásica sus medios: terreno y armas automáticas de contención. No se han repetido en ésta aquellos intrincados y profundos laberintos con sus triples redes de alambradas, y si algo se ha hecho no lo ha sido con fe en su permanencia; se sabe que pronto, hacia atrás o hacia adelante, se impondrá el movimiento. Esta guerra es de maniobra. La parada es accidental.

Pero la personalidad de Douhet es genial, y si en lo básico no le han seguido los hechos, perduran gran parte de sus aseveraciones sobre el empleo del Arma aérea, pues se entregó tanto al ideal del aire, él, hombre de formación clásica militar, que desmenuzó en frondosa exposición su pensamiento, llegando al detalle en el estudio de organización, medios, táctica y estrategia. El Mariscal Pétain decía de él que "sus conclusiones son desconcertantes, pues llega a ellas por razonamientos profundamente clásicos".

Quizá si recortamos la obra de este gran luchador, limitándola a su primera fase (1920 a 1927), en que escribe una doctrina para Aviación y no una doctrina de guerra absoluta (1927 a 1930), puede estimársele como el precursor del empleo en esta guerra de los Ejércitos del Aire. Su influencia ha sido grande, y a no dudar, por los principales países beligerantes se han seguido sus inspiraciones, cimentando en ellas la creación de sus vastos ejércitos aéreos autónomos.

Entre la variedad de matices que completan la doctrina del batallador polemista, recojo en este artículo, como tema de oportunidad, la trayectoria que va siguiendo el avión de

gran bombardeo en su equipado y en la táctica de su empleo, que marca un acercamiento a lo preconizado por aquél.

Para hacer efectiva y decisiva la misión aérea tal como él la entendía, fijó su pensamiento en un tipo de avión que denominó Crucero aéreo de batalla. Le asigna a este bombardero características tales que formaciones con él constituidas puedan ir a su misión fundamental: la destrucción por bombardeo de objetivos vitales enemigos en el interior del país, autodefendiéndose de ataques en el aire o admitiendo el acompañamiento por tipos de aviones de análogas características poderosamente armados como defensa, a los que denomina Aviones de combate. "La victoria se logra por el juego (dice). La velocidad sólo cuenta para aceptar o no el combate. Mucha munición; acción en formación defensiva. El caza, a pesar de su velocidad, nada hará contra estas unidades de combate. Lucha de predominio de fuego y no de maniobra."

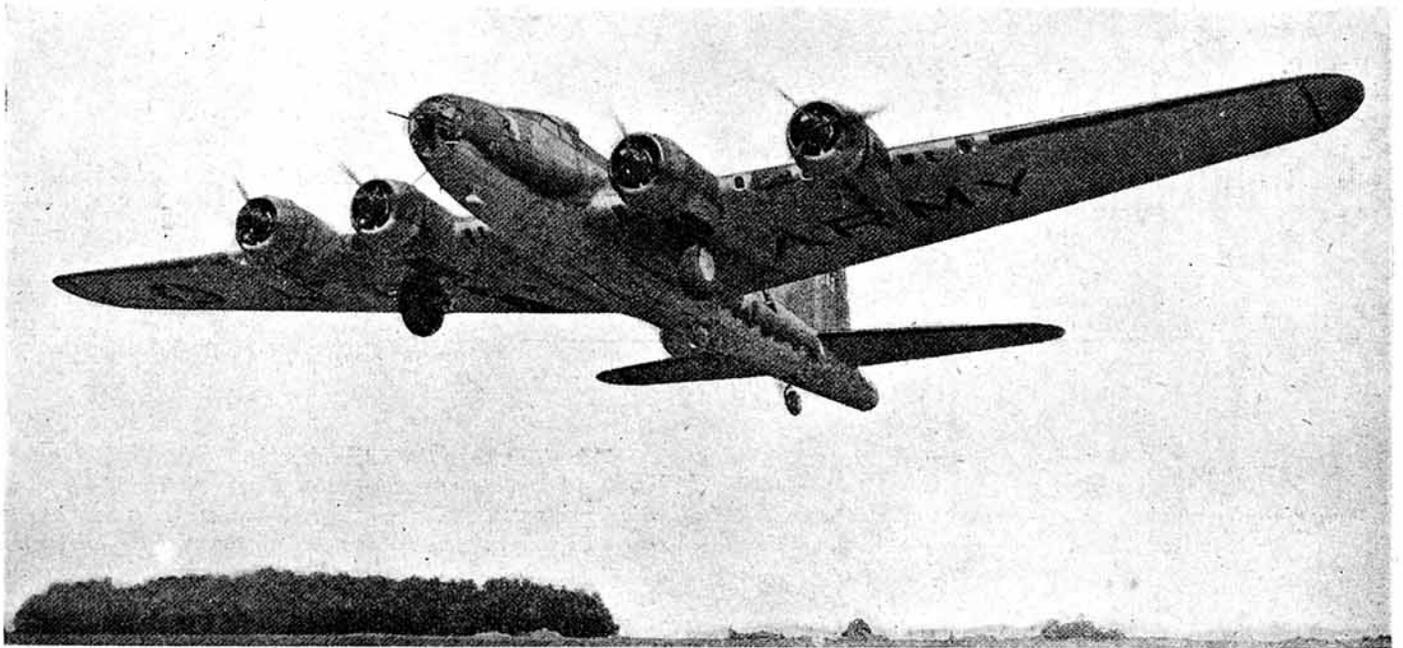
también americano, "Liberator III" o "B. 24-D". Las características del primero, tomadas de datos publicados en informaciones de procedencia anglosajona, con más o menos garantía de verosimilitud, son:

Velocidad: 432 kms. hora. Doble de la que asignaba Douhet.

Radio de acción: En los grandes bombarderos esta cifra es elástica, pues según la exigencia en carga de bombas admite más o menos suplemento de carburantes.

Con carga normal se le señala una autonomía de 8.000 kilómetros, es decir, también más del doble del tipo de crucero aéreo de batalla.

Armamento: Está dotado de 12 ametralladoras de 12,5 milímetros y una de 7,5 mm., distribuidas en la siguiente forma:



El "B. 17-F" ("Fortaleza volante"), en vuelo. Pueden distinguirse el armamento de proa, la torreta sobre la cabina de los pilotos, la torreta esférica que sale por debajo y la ventana izquierda posterior, por la que sale otra arma. Todas las ametralladoras, menos las del morro, son de 12,5 mm.

En la explicación de su idea (no perdamos de vista que sus escritos fueron publicados entre 1920 a 1930) fijaba como características de estos cruceros las siguientes:

Velocidad: 200 kms. hora.

Radio de acción: 2.000 kms.

Armamento: Uno o dos cañones de 37 mm. y 16 a 20 ametralladoras.

Explosivos: Por varias toneladas de bombas.

Fuerte acorazamiento de pilotos y partes vitales del avión.

Techo: 4.000 metros.

En el escenario de la guerra tenemos hoy como tipo representativo del gran bombardeo, que pudiéramos referir al Crucero aéreo douhetiano, la "Fortaleza volante" (es significativa la semejanza de denominación) o "B. 17-F", de la Aviación americana, y también, aunque no tanto, el bombardero,

—Dos gemelas, de 12,5 mm., en puesto situado en cola, tras de los timones, para disparar hacia atrás contra el ataque de persecución con un sector cónico de juego bastante extenso. Se beneficia el tirador de este puesto de ametralladoras del efecto de tiro hacia atrás (pursuit effect), quizá debido a seguir la trayectoria en la depresión producida por la marcha del avión. Se afirma que se ha hecho caro para el caza el ataque de cola y que evitan los alemanes la entrada por retaguardia de las formaciones americanas.

—Otras dos ametralladoras de 12,5 mm., también en la parte posterior, pero ya por delante de los planos de los timones y asomándose cada una por ventanillas de costado; dejando los espacios laterales. Las ventanillas se cierran en viaje.

—Poco más adelante, en el suelo y sobresaliendo de él hacia afuera un tercio, lleva instalada una torreta en forma de esfera transparente, con dos ametralladoras gemelas de

12,5 mm., con gran amplitud de movimiento en todos sentidos; defiende el espacio inferior y en parte realiza concentración de juegos con los tiradores laterales.

—En el centro del fuselaje va el puesto de radio, donde deben ir instaladas (falta información sobre la forma de su montaje) otras dos ametralladoras de 12,5 mm., que batan también el espacio superior.

—Un poco más adelante sobresale por fuera del fuselaje, en la parte superior, una torreta-cúpula con dos ametralladoras del citado calibre, que batan igualmente el espacio superior, sumando su juego en parte al de la torreta posterior, al de las laterales y al de proa. (Delante de esta torreta va la cámara de pilotos.)

—En proa, donde está la cámara de navegación y bombardeo, van a uno y otro lado sendas ametralladoras, que salen por ventanas, como las de los costados posteriores, y además, en el mismo morro, una de pequeño calibre (7,5 mm.).

En materia de blindaje, se sabe que van protegidos por planchas de acero (y también son a prueba de tiro de ametralladora las superficies transparentes frontales) los puestos de los pilotos y el del tirador de cola, y seguramente llevará otras protecciones blindadas no dadas a conocer.

—La dotación de municiones es francamente amplia para no preocupar a la tripulación por el consumo que en los diferentes ataques en un viaje pueda sufrir. Se calcula que tiene una potencia de juego de 500 kgs. por minuto, aunque se comprende que no todas las armas dispararán al mismo tiempo. Es de considerar también que su armamento es homogéneo: salvo una ametralladora de 7,5 mm., todas las demás son de 12,5 mm., y no lleva ninguna tipo cañón porque, efectivamente, sus supuestos enemigos se admite que quedan suficientemente batidos con su actual armamento. Son éstos los que, por el contrario, habrán de dotarse de mayor calibre, como así ocurre, para derribar a una "Fortaleza volante".

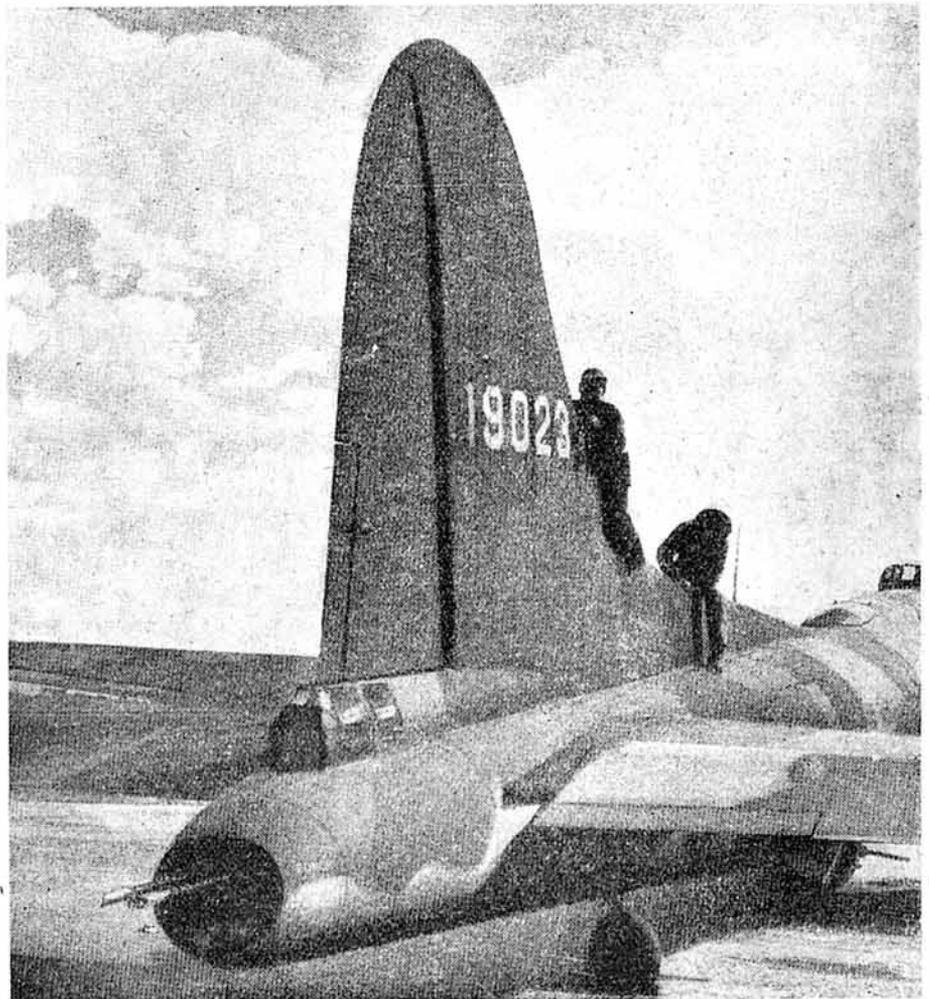
Examinando en conjunto esta "Fortaleza volante", se aprecia el propósito por parte de sus constructores o sugeridores militares de llegar a un avión poderosamente armado y protegido, superior en este aspecto en mucho a los demás aviones contemporáneos. Naturalmente, ello se ha conseguido a costa de capacidad de carga en bombas. El "B. 17-F" no es comparable en este aspecto con los grandes bombarderos ingleses (el "Lancaster" o el "Stirling"), que, por llevar a cabo misiones nocturnas, no han atendido tanto a la defensa. En el aspecto que nos ocupa, eminentemente proyectado para misiones diurnas, parece ser que la carga de guerra va repartida por mitad entre explosivos y armamento, que por citar alguna cifra, variable, naturalmente, con el carburante que por la dis-

tancia a recorrer sea preciso, cabe señalar aproximadamente en dos o tres toneladas de bombas.

Techo.—Se le calcula una máxima altitud de 12.000 metros. Al efecto lleva instalación de oxígeno para toda la tripulación. (Se desconoce si asimismo tiene reforzada la cabina para vuelo estratosférico, si bien se sabe que en series nuevas que se hallan en construcción así se hará.) Esta elevada cota de vuelo es otro factor táctico que suma a su favor. Por una parte hace más imprecisa la D. A. A.; pero, sobre todo por lo que al combate se refiere, el efecto depresivo en las alturas es más perjudicial al piloto del caza, ya que él tiene que atender a todo personalmente, mientras es más tranquila la actuación de una numerosa tripulación que se reparte las misiones.

Claro que esta elevada altura es un tanto en contra para la precisión en el bombardeo; pero el Mando de los Estados Unidos confía en contrapesar esta desventaja en el momento actual con la disponibilidad de unos visores extraordinariamente perfeccionados.

La potencia motora de que dispone este avión es de cuatro motores Wright Cyclone de 1.200 HP. cada uno, y sobre su estructura en general pueden apreciarse detalles en las fotografías que ilustran este artículo.



La cola del "B. 17-F". Se ve claramente el puesto del tirador de cola; además, por debajo del plano horizontal, una ametralladora lateral, y por arriba, la trampa por donde el radio saca sus armas, y algo más adelante, la torreta superior.

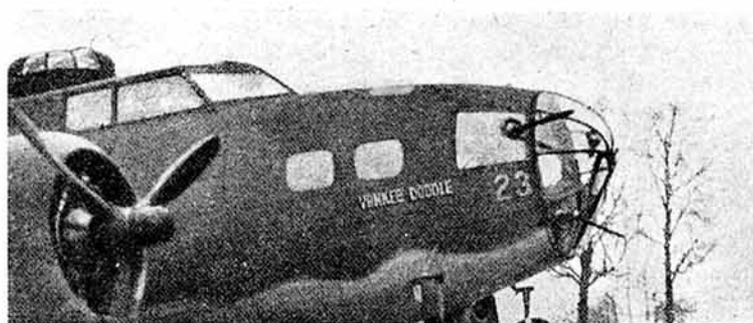
En resumen, el vaivén de la guerra nos ha traído un tipo de avión que ha superado con mucho al que preconizaba Douhet para su Cricero aéreo de batalla, fundamento de su táctica.

El Mando americano ha tomado como elemento base para desarrollar una nueva táctica el "Fortaleza volante" (también reúne en cierto modo similares características de aplicación táctica el "Liberator B-24" con cabina estanca); nueva táctica que a todas luces está inspirada en la doctrina douhetiana de contar las formaciones de bombardeo con potencia penetrante suficiente para barrer los obstáculos que se le opongan en el aire y poder así llegar a realizar su función específica de batir con bomba los objetivos vitales del contrario en cualquier punto de su territorio en que se hallen.

Más que nueva táctica, podemos llamarla vieja táctica nuevamente intentada, porque, efectivamente, ya la empleó Alemania en sus primeras ofensivas, cuando el dominio del aire era suyo absoluto, como en Polonia. Después, en el esfuerzo que hizo contra Inglaterra en el verano y otoño de 1940, le resultó tan oneroso el sistema ante una caza decidida y bien armada, que de hecho dió por fracasada la táctica empleada, refugiándose en la protección de la noche, con la consiguiente imprecisión en la ejecución de las misiones, ya que para operar de día se exigía una fuerte protección de caza, y el corto radio de acción de ésta limitaba de tal modo el empleo del bombardeo, que de hecho anulaba toda actuación en forma intensiva y extensiva.

Cuando Inglaterra ha estado en condiciones de reaccionar por una mayor extensión de medios de su Bomber Command, se ha orientado, aceptando como propias las enseñanzas adquiridas en espaldas ajenas, hacia la táctica del bombardeo incierto de noche. Los principales aviones de medio y gran bombardeo ingleses, muchos de ellos salidos ya en plena guerra ("Lancaster", "Stirling", "Halifax"), están equipados para este fin.

El Mando americano, desde hace un año aproximadamen-



El "B. 17-F" visto por delante. Se aprecia el armamento de proa y la torreta superior.

te que ha entrado como actor en la contienda europea, va operando con cautela en la orientación indicada.

Logrado el avión que se requería para el desarrollo de su táctica, lo agrupa en formaciones "erizo" que faciliten la mejor concentración de fuegos. La formación elemental parece ser la de escuadrilla de siete a ocho aviones, dispuestos por cuñas de tres, escalonada una lateralmente y debajo de la otra. (El séptimo avión, que hace como de reserva, igualmente escalonado con respecto a la cuña inferior, ocupa puesto en formación si alguno de los otros fuese derribado.)

Los grupos y unidades superiores adoptan con las fracciones que los integran formaciones similares a la citada.

Recientemente, en unas manifestaciones hechas en Inglaterra por el General H. H. Arnold, Jefe de toda la Aviación del Ejército americano, exponía detalladamente las dificultades que se oponían al mejor caza alemán para atacar una de estas formaciones.

"Supongamos—dice—que tomase como punto de ataque al avión guía, con el supremo fin de desarticular al grupo. En tal caso tendría que aguantar el fuego que una "Fortaleza volante" puede desarrollar en la dirección de su marcha, que es de ocho ametralladoras (48 en total de la formación). Si pasa por encima del grupo, son 50 armas las que tiran contra él, entre las de la torreta de la cúpula, radio, costados y cola de unos y otros aviones de la formación. A ello se añade el fuego de los aviones de escolta ("Thunderbolts", a ocho ametralladoras) que corrientemente acompañan a aquéllas."

Como se indica anteriormente, esta táctica de penetración en fuerza la han ido desarrollando cautelosamente, atacando primeramente objetivos no lejanos (Francia, Bélgica, Holanda) y yendo las formaciones bien protegidas. Según los comunicados oficiales, las victorias obtenidas por las propias formaciones eran siempre muy superiores, pero en grado muy superlativo, a las que lograban los cazas de acompañamiento. Así, por ejemplo, en un ataque contra Billancourt (Francia) el 16 de abril de este año, en que fueron atacados al regreso, derribaron 48 cazas los bombarderos y ocho los de escolta. Al día siguiente, en un bombardeo sobre Amberes, 23 los primeros por sólo dos los cazas. Esta desproporción se ha mantenido, según los partes oficiales.

Sin embargo, en los Centros aeronáuticos ingleses se estiman estos datos como muy optimistas, y alegan



Bola-torreta para batir el espacio inferior del "B. 17-F".

que le ha de ser muy difícil al Mando americano llevar rigurosamente el control de victorias si éste se lleva con la escrupulosidad que en la R. A. F., en la que no se estiman victorias decisivas mientras el avión atacado no sea visto llegar en su caída a tierra o mar, y eso por declaración de dos participantes en la lucha. Esto para formaciones de caza es relativamente fácil, por el carácter unipersonal del combate; pero en estas formaciones integradas por numerosas personas, nada tiene de extraño que una misma victoria se la adjudiquen varios ametralladores. No comprenden los ingleses, y lo citan a título de ejemplo, cómo el 9 de octubre de 1942, en que 110 "Fortalezas volantes" y "Liberators", escoltados por 460 cazas ingleses, se apuntaron aquéllas 58 victorias seguras, más 26 probables, mientras los segundos sólo se asignaban cinco derribados.

Según opinión de un jefe de grupo de caza inglés, afecto orgánicamente para misiones de escolta a la 8.ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos, jefe de valiente historia desde la batalla de Inglaterra en misiones de caza, dice que la penetración en profundidad por formaciones de día ha evolucionado grandemente en el transcurso de este año, haciéndose más posible, pues hace sólo pocos meses se consideraban esas acciones como de resultado seguramente aniquilador para quien lo emprendiera. "Considero que hemos ganado una considerable victoria en los dos últimos meses (julio y agosto)." La escolta por "Thunderbolts" ha penetrado hasta el SE. de París y los límites del Ruhr. (Observemos que ello marca un radio de acción máximo para la caza de 500 kms.) Preguntado respecto a la eficacia de las "Fortalezas" sobre los cazas atacantes y si creía pudiese llegar un momento de ser la escolta innecesaria, afirmó que, en su opinión, "siempre habrá misión para el caza, aunque sólo sea para desarticular a los atacantes antes de que lleguen a ponerse a tiro de las formaciones de bombardeo, y desde luego no consideraba acertado pasar personal de caza a bombardeo bajo pretexto de que darían mayor rendimiento en estas misiones".

A través de los comunicados de ambos bandos se aprecia

que los ataques de estas masas de aviones no se llevan a cabo sin bajas. (De los ataques más onerosos fué el realizado en septiembre contra Stuttgart, en el que se perdieron 33 "Fortalezas".) Son éstas grandes; pero aun así el Mando americano las acepta como dentro de la proporción que corresponde en relación a los efectos alcanzados. El Comandante de la 8.ª Fuerza Aérea, establecida en Inglaterra (Mayor General Eaker), anunció en marzo pasado que cuando disponga de 1.000 bombarderos de este tipo enviará diariamente sobre la industria alemana formaciones de 300 a 500 aviones, con lo que espera diezmar en este período de tiempo una gran ciudad con sus 100 ó 200 industrias.

Tales son las esperanzas del Mando americano. Conceden gran importancia a que se efectúe el bombardeo de día; así, dicen, se acrecienta la precisión en la elección de objetivos, batiendo únicamente los que con su destrucción aceleren el colapso de la resistencia enemiga.

Los ingleses se mantienen como espectadores en esta prueba; hacen sus reservas, y mientras tanto dejen el sistema de bombardeo nocturno cuando, como ellos, tienen unas tripulaciones altamente entrenadas y material que puede cargar con explosivos tres o cuatro veces más que los "B. 17 F.". (No son tampoco indomnes los bombardeos nocturnos; la caza nocturna se ha perfeccionado mucho.) De todos modos, para los fines generales de la guerra destacan la ventaja de poder dar una continuidad de acción desarticuladora de medios y de moral enemiga con la intervención alterna de las dos Aviaciones aliadas. Cultivan el bombardeo diurno en zonas no muy profundas, empleando como arma defensiva la velocidad y buscando efectos de hostigamiento y alarma sobre la población como complemento de la acción nocturna. El instrumento tipo para estas misiones lo han condensado en el avión "Mosquito", que, como el "Me-210", alemán, y el "Lightning", americano, marcan una orientación hacia el avión de combate douhetiano.

Merece la pena seguir de cerca la experiencia americana.

Caricatura en la que se detalla con bastante precisión el armamento de la "Fortaleza volante", y en el que, a través del humorismo inglés, parece adivinarse la suspicacia sobre las victorias que se apunta cada uno de los puestos de ametralladoras del avión; todos... menos el de cola.

