

Fundadores de la RAF

Por FERNANDO QUEROL MULLER

Comandante de Aviación.

Diplomado de E. M. del Aire.

Trenchard.

El 11 de julio de 1917 los londinenses se vieron sorprendidos por la atrevida incursión sobre sus tejados de una nutrida formación de aviones bimotores alemanes «Gotha», que en un solo día causaron más bajas que todos los anteriores ataques de los zeplines. La repetición de estos vuelos suscitó el clamor popular hacia una defensa aérea eficaz, oportunidad que aprovechó el joven aviador Hugh Trenchard para redoblar sus esfuerzos abogando por una Fuerza Aérea unificada que fusionara, dando más cohesión y rendimiento a la defensa, las dos ramas entonces existente: la Royal Flying Corps y la Royal Navy Air Service. En su empeño fué ayudado, entre otros, por Smuts, a quien se nombró Jefe de Defensa Aérea, y por Churchill, entonces primer lord del Almirantazgo. Sus esfuerzos tuvieron pleno éxito, pues el 1 de abril de 1918 se constituyó la primera Fuerza Aérea del mundo, realmente independiente: la Royal Air Force.

Trenchard fué su primer Jefe, dedicando su preferente atención a los bombardeos del interior de Alemania, misiones por las que había sentido tan soñada predilección, que al poco tiempo abandona la jefatura de la RAF para asumir la de estas fuerzas de bombardeo estratégico. En un ambiente general poco propicio, si no hostil, al empleo de estas fuerzas, tildándolo de desperdicio de energías, Trenchard manejaba repetidamente argumentos que se condensan en estas frases: «La misión principal de la Aviación debe ser la de bombardeo lejano; puede ocurrir que ésta se torne cada vez más importante y llegue a ser la predominante. Hay que atacar a los hunos en su patria; hay que atacarlos repetidamente; hay que abrir la llaga y cuidar de mantenerla abierta», sentando con ello

dos principios fundamentales: la eficacia del bombardeo estratégico en cuanto supone la única posibilidad de ataque al corazón del enemigo y la necesidad de que en este bombardeo estratégico se mantenga su debida continuidad.

Aunque a estas acciones de bombardeo a distancia las llamaba «independientes», no las consideraba por ello desligadas de los esfuerzos militares de superficie, pues «todo bombardeo, aun cuando se lleve a cabo contra objetivos muy distantes y aparentemente independientes, debe coordinarse con los esfuerzos que realicen las fuerzas terrestres y marítimas, tanto en la selección de objetivos como en lo referente al momento en que los ataques se realicen».

A su juicio, un objetivo siempre interesante son los aeródromos avanzados enemigos, pues la destrucción de sus aviones redundará en beneficio de los combatientes propios, tanto de los aéreos como de los de superficie. Durante los seis meses—del 6 de junio al 10 de noviembre de 1918—que actuaron las fuerzas de bombardeo de Trenchard, arrojaron un total de 550 toneladas de bombas, de las cuales 220 lo fueron contra aeródromos. Su sistema fué, pues, dedicar la mitad de sus efectivos al ataque de los aeródromos mientras la otra mitad profundizaba más en el interior de Alemania para atacar otros objetivos.

¿Qué objetivos? Naturalmente, son muchos los que a uno se le pueden ocurrir para ser seleccionados para un bombardeo aéreo. ¿Qué es mejor, atacarlos todos ligeramente o concentrarse más intensamente contra unos pocos? Esta pregunta se hizo Trenchard, razonando del siguiente modo: «Caben dos soluciones: una, mantener un continuo ataque contra cada uno de los objetivos vitales del enemigo, atacándolos uno después de otro

hasta que todos sean destruidos y la población industrial sea dispersada a otras ciudades menores; otra, limitarse a atacar un pequeño número de grandes centros industriales, en proporción con la exigüidad de mis fuerzas.»

«Me decidí por la segunda solución, por las siguientes razones: en primer lugar no me era posible con las fuerzas de que disponía hacer suficiente daño y destruir completamente los centros industriales en cuestión; y segundo, porque pensé que, aun disponiendo de muchos más aviones, hubiera necesitado cuatro o cinco años para alcanzar todos los objetivos debido a las limitaciones impuestas por la Meteorología.»

Decidido a atacar pocos objetivos, consideró que los más importantes eran:

a) En una primera prioridad, los ferrocarriles. Los alemanes andaban sumamente escasos de vagones y convenía destruir los más posibles para agudizarles este problema. El ataque debía realizarse preferentemente contra las principales vías férreas utilizadas para aprovisionar al Ejército enemigo. La acción puede ser emprendida ventajosamente de noche, porque los aviones se hacen invisibles mientras los trenes son identificados y alcanzados con facilidad.

b) En segunda prioridad eligió los altos hornos, porque siendo muy importantes para la industria de guerra también era fácil localizarlos de noche, aunque realmente resultaba difícil hacerles daño de importancia debido al pequeño tamaño de sus partes vitales

El armisticio sorprendió a Trenchard cuando no había hecho nada más que empezar a realizar sus planes, los cuales, para 1919, abarcaban amplios proyectos de ataque al territorio alemán, llegando incluso a Berlín con los grandes aviones Handley-Page.

La campaña de bombardeo estratégico duró poco; el tonelaje arrojado fué pequeño; los resultados materiales fueron también reducidos; en cambio, se comprobó que los morales resultaron bastante elevados, pues «ninguna ciudad alemana se sentía segura; y el enemigo tuvo que dedicar grandes recursos a defender y proteger todas las ciudades que se temió pudieran ser objeto de un ataque aéreo por mis fuerzas».

Además del bombardeo lejano, la Aviación resultará muy eficaz castigando a las tropas enemigas que se oponen a las fuerzas terrestres propias: «Todas las batallas terrestres son desorden y confusión, y la tarea de la Fuerza Aérea es acentuar ese desorden y confusión en el Ejército enemigo hasta un punto en que nadie sea capaz de dominarlo.»

* * *

Después de la guerra volvió a asumir la Jefatura de la RAF, y en colaboración con Churchill, a quien se nombró Ministro del Aire, llevó a cabo un original y curioso despliegue de la menguada Fuerza Aérea que sobrevivió a la desmovilización.

De los 22.000 aviones que tenía Inglaterra al finalizar la contienda sólo quedaron en servicio los efectivos correspondientes a 20 escuadras, de las que dos se dejaron en la metrópoli, mandando las 18 restantes a las colonias, sobre todo a aquellas donde la existencia de razas indómitas y nacionalistas, difíciles de sojuzgar, aconsejaba la adopción de una política espectacular que, con pocos pero escogidos medios, refrenara sus ansias de rebeldía por el mantenimiento del respeto y del temor hacia la potencia de la raza blanca. Y nada mejor para este propósito de enseñar los dientes que la frecuente exhibición de unos modernos y vistosos aviones como símbolo del poderío de la nación colonizadora.

La mayoría de estas 18 escuadras se distribuyeron en Oriente Medio y la India, resultando muy útiles para resolver rápidamente pequeñas querellas coloniales, como sucedió en Somalia, Afganistán, Cachemira (Noroeste de la India) y otros lugares. En Egipto radicaba el punto clave o núcleo de este despliegue de vigilancia aérea del Imperio. Vigilancia aérea que en varias colonias tenía tanta o más importancia que la terrestre: «Hay que mirar las unidades de la RAF no como suplemento de la guarnición militar, sino como sustitutivas de parte de ella.»

Tal importancia se dió a la Aviación colonial, que incluso territorios enteros quedaron bajo el mando de un aviador. Así sucedió con Salmond, que en 1922 mandaba los ocho grupos de aviones y los cuatro batallones de In-

fantería de guarnición en el Irak. Lo mismo ocurría, al iniciarse la segunda guerra mundial, con la guarnición de Aden, mandada por el Mariscal de la RAF Reid, y con la de Malaca, mandada por el también Mariscal de la RAF Brooke-Popham.

Trenchard, padre de la RAF y uno de los conductores de los primeros pasos de la Aviación en la primera guerra mundial, pudo comprobar durante la segunda la progresiva importancia conquistada por la potencia aérea. Y con razón pudo decir, aludiendo a los primeros éxitos alemanes: «La fortaleza de Alemania deriva del hecho de que ha prescindido, sin contemplaciones, de las inútiles tradiciones navales y militares, adjudicando al poder aéreo la conveniente intervención en sus planes, y ha reforzado la táctica militar naval para amoldarla a las condiciones de esta edad del aire.»

Aunque su avanzada edad le impidiera tomar parte activa en la segunda guerra mundial, debió comprobar con agrado que subsistió durante su transcurso la influencia del rumbo que al nacer diera a la RAF al dirigirse una importante parte de sus efectivos contra el interior de Alemania; su actuación fué provechosa, pues no cabe duda que el grandioso esfuerzo del Bomber Command fué el que preparó e hizo posible el desembarco en Normandía y maduró la victoria sobre el III Reich.

Smuts.

Guerra de los boers, uno de cuyos caudillos militares es Smuts. Entre las filas británicas, un joven periodista, Churchill. Acabada la lucha, la habilidad política inglesa asimila el derrotado Smuts en la nueva organización de la Unión Sudafricana, de la que llega a ser primer Ministro durante muchos años. Estalla la primera guerra mundial, y los enemigos de antaño ocupan puestos de responsabilidad, desde los que, como ya se ha citado, ayudan eficazmente a Trenchard.

Sin ser aviador, es notable la simpatía con que Smuts acogió el arma aérea. Suyas son las siguientes manifestaciones cuando en 1917 asumía la dirección de la defensa aérea de la Gran Bretaña: «Hay que fundir las fuerzas aéreas terrestres y navales en un sólo cuerpo; la Aviación debe ser usada como un me-

dio independiente en las operaciones de guerra; nadie que haya podido presenciar el ataque del 11 de julio sobre Londres puede tener la menor duda sobre este punto. Hasta donde puede preverse en la actualidad, no existe limitación alguna en la escala de la posible utilización futura de la Aviación, con carácter independiente, en la guerra. Y quizá no esté lejano el día en que las operaciones aéreas, con la devastación de los territorios enemigos y la destrucción en gran escala de sus centros industriales y urbanos, puedan llegar a ser las operaciones fundamentales más importantes de la guerra moderna, a las que las antiguas concepciones de las operaciones terrestres y navales sirvan sólo como auxiliares y subordinadas.»

Las ideas anteriores reclamaban independencia para las Fuerzas Aéreas, y vaticinaban la influencia que llegarían a tener en la guerra. Consecuente con tales convicciones, Smuts recomendaba la constitución de un fuerte poder aéreo como uno de los puntales básicos de la fortaleza de Inglaterra. «Importa mucho, no solamente que aseguremos nuestra supremacía aérea, sino que lo hagamos en gran escala; una vez logrado esto en la presente guerra, debemos realizar todos los esfuerzos y sacrificios necesarios para conservarla en lo futuro. La supremacía aérea puede convertirse, a la larga, en un factor de tanta importancia para la defensa del Imperio como la supremacía marítima.»

A muchos, estas palabras parecieron entonces exageradas. Cinco lustros más tarde la realidad se encargó de confirmarlas plenamente cuando el poder aéreo, con toda evidencia, fué un factor de extraordinaria importancia; tanta, que en 1941, en plena segunda guerra mundial, Smuts no dudó calificarlo como «el arquitecto de la victoria».

Churchill.

Ya se ha hecho referencia a la ayuda prestada en la gestación de la RAF, siendo interesante indicar también que durante la primera guerra mundial impulsó el uso de saboteadores aerotransportados, los cuales, aunque sólo fueron utilizados en muy pequeña escala, señalaron, sin embargo, el precedente de las grandes operaciones de desembarco aéreo

llevadas a cabo durante la segunda guerra mundial.

También hemos aludido anteriormente a su labor para distribuir, junto con Trenchard, la casi totalidad de la RAF por las partes del Imperio que resultarían más peligrosas y levantiscas. En los Dominios del Canadá, Sudáfrica, Australia y Nueva Zelanda la franca inferioridad cualitativa y cuantitativa de los aborígenes no daba ocasión a ningún problema de policía militar. En cambio, en las colonias pobladas por rebeldes mayorías de color, al no ser posible una ocupación total del territorio, resultaba un hábil recurso mantener en algunos puntos la presencia impresionante de reducidas guarniciones, en las que las Fuerzas Aéreas tuvieran una importante representación. Signo de los tiempos en que en el avión se encarnaba la fascinación de lo poderoso.

A través de los variados cargos desempeñados por Churchill en una fecunda vida política que ha abarcado dos guerras, ha tenido siempre ideas muy claras y acertadas sobre las posibilidades y empleo de la Aviación. Ya desde sus principios intuyó perfectamente la importancia de la nueva arma en el conjunto de la estrategia británica, anunciando que el bombardeo lejano sería un interesante complemento del tradicional bloqueo naval, indicando además su valor defensivo si se encamina a destruir los aviones adversarios sobre territorio enemigo. «La mejor defensa contra la amenaza aérea es atacar a los aviones enemigos en su punto de partida.»

Para él, concediendo el primer lugar a las medidas de seguridad y defensa, el objetivo de la Aviación debe ser:

- 1.º Fuerzas Aéreas enemigas.
- 2.º Comunicaciones y bases.

O sea, ante todo, eliminar o reducir la posibilidad de actuación de la Aviación contraria, rechazándola de los cielos propios y persiguiéndola luego hasta aniquilarla en sus puntos de partida (aeródromos e industrias aeronáuticas). Después, libres ya para actuar, conseguido el dominio del aire, el empleo más eficaz de las Fuerzas Aéreas es dedicarlas a la defensa de las comunicaciones (terrestres y marítimas) propias y al ataque de las enemigas, así como el castigo de sus bases fabriles.

El dominio del aire proporciona la posibilidad de atacar tanto la Aviación del enemigo como sus comunicaciones y bases. «Este ataque puede o paralizar el tráfico y actividad industrial del enemigo, u obligarle a dedicar para la defensa de sus comunicaciones y bases una fuerza mucho mayor que la que nosotros necesitamos para atacarlas.»

Dichos ataques contra las comunicaciones y bases deben tener relación con la batalla principal, adquiriendo su máxima intensidad en la época culminante de las operaciones terrestres. Sobre ello insiste Churchill, indicando que «los Ejércitos alemanes, cuyas bases y comunicaciones fueron incesantemente atacadas desde el aire, fueron capaces, sin embargo, de mantenerse en sus posiciones del frente, cosa que no ocurrió cuando el esfuerzo aéreo se combinó con una ofensiva terrestre».

Realmente, la experiencia ha evidenciado la gran diferencia que existe entre conservar abastecido un frente, a pesar de los ataques aéreos, si este frente no es hostigado desde tierra, o abastecer un frente sometido a un duro desgaste por la ofensiva terrestre, pues en este caso, para poder contener dicha ofensiva, el enemigo necesita mover grandes cantidades de tropas, suministros y municiones de un lado para otro, y el castigo aéreo contra todo este movimiento de tráfico puede ser fatal. Por ello debe procurarse que la ofensiva terrestre no se limite únicamente al frente principal, sino que además se presione y amenace por diversos lugares para provocar en el enemigo una mayor actividad en sus traslados de tropas y material, un mayor envío de reservas de una a otra parte. Se trata, pues, de que la ofensiva terrestre suscite el máximo tráfico en las comunicaciones, para que después la ofensiva aérea ataque este tráfico, dañando al enemigo en sus suministros, el verdadero talón de Aquiles de los Ejércitos modernos. Este es el mejor servicio y el más práctico apoyo que las Fuerzas Aéreas pueden prestar a las terrestres.

Cuando durante la primera guerra mundial oía hablar de la esperanza que cabía poner en el derrumbamiento de la resistencia de Alemania por la depresión que en los ánimos de sus pobladores produciría el bombardeo, se manifestaba abiertamente contrario a tal suposición, declarando que no era

contra la población civil donde se obtendrían los mejores resultados en la aplicación del potencial aéreo. «No es razonable esperar que una ofensiva aérea, por sí sola, pueda acabar la guerra; es improbable que la desmoralización de la población civil como consecuencia del bombardeo sea tal que obligue al Gobierno a rendirse. El acostumbrarse a los bombardeos, un buen sistema de refugios y un fuerte control de la Policía, serán suficientes para mantener la capacidad de lucha. En nuestro propio país hemos visto cómo el espíritu combativo del pueblo ha aumentado, en vez de disminuir, con los ataques aéreos alemanes. Nada de lo que llevamos observado, pues, puede hacer sospechar que el enemigo pedirá la paz como consecuencia de los bombardeos contra su población civil. Por tanto, nuestra ofensiva aérea debe ir dirigida contra sus aeródromos, comunicaciones y centros industriales sobre cuya estructura reposa la capacidad de lucha de sus fuerzas de tierra, mar y aire. Cualquier daño que se produzca a la población civil durante el proceso de estos ataques debe ser considerado como incidental e inevitable.»

En conjunto Churchill se apercibió en seguida de las grandes posibilidades de la nueva arma para la que ya desde sus primeros tiempos deseó el pronto reconocimiento de su emancipación. «Echo mucho de menos la existencia de un Estado Mayor adecuado que estudie los problemas de la guerra aérea, no simplemente como un servicio auxiliar del Ejército y la Marina, sino también como una fuerza independiente que actúe cooperando en el plan general.»

Todos estos conceptos, emitidos en plena primera guerra mundial, nos ponen de manifiesto las ideas tan acertadas que tenía sobre la entonces todavía precoz Aviación. Ideas que se han visto corroboradas por la experiencia de la segunda guerra mundial. Durante ella tampoco han sido decisivos los ataques aéreos a la población civil, si se exceptúan los que tuvieron que servir para poner de manifiesto el inaudito poder, fuera de toda ponderación, de la bomba atómica, pues antes de su aparición los pobladores de las ciudades sobre las que llovieron bombas ordinarias dieron, en general, unánime ejemplo de valor y entereza, sin producirse una desmoralización tal que derrumbara la voluntad de continuar la lucha.

También en el transcurso de la última guerra encontramos ejemplos de varias de las aplicaciones de la Aviación militar que Churchill indicó como más apropiadas: la lucha contra las Fuerzas Aéreas adversarias, el ataque a las bases de su retaguardia, la defensa de las comunicaciones propias y el ataque a las enemigas. Precisamente, estas acciones pueden quedar representadas, en torno a las Islas Británicas, por la Batalla de Inglaterra, la campaña de bombardeo estratégico contra Alemania, la defensa aérea de la navegación aliada y el ataque a las comunicaciones utilizadas por el enemigo; episodios todos unidos al recuerdo del «premier», que dirigió los destinos del país durante los duros años de guerra y entre los cuales dos de ellos le están afectos de modo especial:

a) La Batalla de Inglaterra, cuando la tenacidad indomable de Churchill supo aglutinar el espíritu de resistencia de su pueblo, mientras el destino del país se dirimía en el aire por aquellos pilotos de quienes, en frase histórica, dijo que «nunca en la Historia tantos han debido tanto a tan pocos».

b) La Batalla del Atlántico, cuando el auge de la actividad alemana puso en grave peligro la llegada a Inglaterra de los abastecimientos indispensables para subsistir. El nombre de Churchill quedará siempre ligado al de los preciados convoyes que por vitales eran tan atacados por submarinos y aviones; contra éstos, operando desde la extensa muralla del Atlántico, resultaban sumamente escasos los pocos portaviones disponibles, por lo que para complementarlos se habilitaron los buques CAMS (mercantes, con una catapulta en el castillo), cuya paternidad se atribuye a Churchill. Fueron muy oportunos y eficaces, ya que en pocos meses consiguieron barrer a los Fw-200 de los cielos del Océano.

* * *

Nos hemos ocupado del aviador que primero logró emancipar a su arma y de dos importantes personalidades (un militar terrestre y un político) que le ayudaron en los primeros tiempos de la RAF. Tres interesantes figuras de un importante capítulo de la historia militar inglesa, aquel en que un nuevo personaje—el avión—empieza a desempeñar su papel.