

INTERVENCIÓN *del* PODER aéreo en la Victoria.

Por el Teniente
Coronel Mutilado
VILLALBA

Con este mismo título ha publicado REVISTA DE AERONAUTICA, en los números 55-56 y 116, otros artículos en los que gloriamos y comentamos parte del capítulo I del notable libro del Mayor Alejandro Severski titulado *La victoria por el poder aéreo*, y en éste seguimos tal comentario, pues en tal obra, repleta de enseñanzas, ha plasmado Severski su experiencia como piloto de guerra, sus conocimientos del arte de la guerra como Oficial profesional, y sus sólidas y atrevidas concepciones como combatiente aéreo y técnico, creador de prototipos.

Al terminar el anterior artículo comentamos el considerable incremento obtenido en la "autonomía" de los aviones, que ha determinado que desde el año 1906—en que Santos Dumont estableciera la primera marca de distancia en avión recorriendo 220 metros, hasta el reciente vuelo realizado por el bimotor "Truculent Turtle", que ha cubierto en un solo vuelo la distancia que existe entre Perth (en la costa occidental de Australia) y Columbus, en Estados Unidos, de más de 18.000 kilómetros—el avance de los aviones en su "autonomía" haya sido de 0,22 a 18, y aunque en 1942 (fecha del libro de Severski) el avance no era tan grande, basado en tan considerable progreso preconiza que con la posesión por parte de cualquier potencia de una flota aérea con una "autonomía" de 15.000 millas (27.780 kms.), con un "radio de acción" de 6.000 millas (11.112 kms.), le es posible agredir a otra *cualquiera* de la Tierra.

"Hoy día—escribe Severski, y ha de tenerse presente que el libro fué publicado en 1942—los aviones alemanes de gran radio de acción causan considerables perjuicios a la navegación británica en el Atlántico a más de 1.000 millas (1.852 kms.) de distancia de la costa de Europa, y ya en el año 1941 los convoyes navales británicos en viaje de Estados Unidos a Inglaterra, en el último tercio de su viaje, habían de hacer frente a tales ataques aéreos, que cada vez profundizaban más."

Si se considera que hacia el año 1941, al que se refiere Severski, los aviones utilizados por la

Luftwaffe para acciones profundas en el Atlántico eran el hidroavión bimotor, bicanoa, "Heinkel 115" y el "Blohm Voss 138", bimotor de canoa central, con velocidades horarias de unos 250 kilómetros y unas diez horas de gasolina (es decir, con una "autonomía" de 2.500 kms. y un "radio de acción" aproximado de 1.250), se comprende la razón que asistía al Mayor al denunciar la peligrosidad de tal acción aérea y al mismo tiempo prevenir (como sucedió) sobre su incremento.

Para probar la certeza de tal vaticinio basta recordar los aviones gigantes alemanes del fin de la guerra: "Heinkel 177" y "Viking".

Tan eficaz fué la acción de los aviones alemanes de gran radio de acción contra la navegación adversaria en el Atlántico, que en el año 1943 la totalidad de toneladas hundidas a los anglosajones fué de 7.427.600, y de ellas correspondieron a los aviones de la Luftwaffe 3.073.700; es decir, casi un 50 por 100.

Se cita este dato para dar idea de lo certero de las apreciaciones de Severski respecto a la eficacia de la aplicación de la aviación a la guerra en el mar, pues, como es sabido, el dominio del espacio marítimo se basa en tener seguras las comunicaciones propias y hacer imposibles o difíciles las del adversario. Es, pues, evidente que durante la guerra de 1939-45 los alemanes, no obstante su manifiesta inferioridad naval respecto a los anglosajones, y más concretamente frente a Inglaterra, merced a su aviación poseyeron temporalmente un 50 por 100 de lo que hasta ahora se ha entendido por "dominio del mar".

Sigue Severski comentando esta misma cuestión de profundidad de la actuación aérea ofensiva, y se asombra de que "la opinión mundial se sorprendiera de la eficacia de los aviones alemanes operando muy internados en el Atlántico cuando los correos transoceánicos denominados "Clippers" habían estado realizando regularmente su servicio transoceánico durante años; el avión alemán "Cóndor", sin dificultad, efectuó sin escalas el vuelo Berlín-Nueva York";

y por último, añade, "aparatos soviéticos alcanzaron muy fácilmente los Estados Unidos atravesando el Polo".

A este respecto añadiremos que hace poco tiempo, y sin permitirse observadores extranjeros, la aviación estadounidense realizó unas maniobras en el sector boreal americano, principalmente en el comprendido por Groenlandia e Islandia, a través del cual Norteamérica es más accesible desde la URSS, en razón a la más favorable meteorología del sector boreal atlántico.

Ello evidencia que el toque de alarma del Mayor Severski a este respecto *tampoco esta vez ha sido desoido* por las autoridades norteamericanas, que no parecen estar dispuestas a sufrir un Pearl Harbour boreal "a beneficio" de la URSS.

A continuación el Mayor manifiesta "su sorpresa porque tanto Estados Unidos como otras naciones, hasta entonces (1942) no hubieran logrado aviones de gran radio de acción semejantes a los que tenían los alemanes, fracasando en sus intentos para lograrlo".

Tratando de investigar la razón por la cual muchas naciones renunciaban a la construcción de flotas aéreas capaces, por su elevada autonomía, de penetrar profundamente en el dispositivo adversario, el Mayor atribuye en Estados Unidos tal confianza a excesiva fe en sus posibilidades al dar fe a las afirmaciones de los constructores aeronáuticos, pues ya botado el hidroavión gigante "Glenn Martin", tales constructores afirmaron que a poco obtendrían otro prototipo doble (con peso total de unas 130 toneladas), con capacidad de carga suficiente para transportar 20 toneladas de bombas desde Estados Unidos a cualquier lugar de Europa y regresar. Añadiremos nosotros que posteriormente estos cálculos, que se reputaron de optimistas, fueron muy superados.

Refiriéndose a los superbombarderos en uso en la aviación de Estados Unidos hacia el 1941, el Mayor aclara que se trata de "prototipos concebidos exclusivamente como *experimentos aerodinámicos*, sin tener en cuenta para nada su aplicación bélica".

A este respecto opinamos nosotros, basándonos en el principio de que "el ímpetu del que ataca es siempre mayor del que se defiende", que la anomalía consignada por el Mayor, de que Alemania (y aunque no lo consigna, Italia) hubieran logrado tales prototipos de gran radio de acción, y por el contrario, ni Inglaterra

ni los Estados Unidos los hubieran conseguido, radica en que los anglosajones se consideraban en posición internacional hasta cierto punto estabilizada, y por el contrario, tanto Alemania como Italia, con razón o sin ella (la Historia lo dirá), proyectaban una guerra, y de ahí la fe y el esfuerzo que depositaron en el Arma Aérea, y con evidente inferioridad de medios con relación a los anglosajones obtuvieron los resultados positivos que todos recuerdan y consigna con extrañeza el Mayor.

A continuación, y a base del avión "B-17", universalmente conocido con el sobrenombre de "Fortaleza Volante" (que en la fecha en que el libro está redactado era el óptimo bombardero norteamericano), el Mayor se entrega a una serie de disquisiciones, hasta llegar a la conclusión de que un país que poseyera una flota de 5.000 aviones de tal clase y como acompañamiento la proporcional masa de aviones de caza, podría destruir y dominar a cualquier otro situado a 6.500 kilómetros.

Afirma el Mayor que como defensa contra tal agresión aérea no son eficaces los hasta ahora insalvables océanos, ni accidentes geográficos de ninguna clase, y es eficaz únicamente otra flota aérea equivalente que enfrentara a la agresora, pues de no disponer de adecuados aviones provistos del necesario alcance, el país atacado se hallaría tan inerme como lo estuvieron Checoslovaquia, Grecia, Yugoslavia, etc., ante el III Reich en 1939.

Apunta el autor el que por entonces (1941) la industria aérea norteamericana iniciaba estudios sobre carburantes, procesos de combustión y perfiles aerodinámicos, todo ello para lograr una mayor autonomía.

Tratando de las aspiraciones de la industria aérea norteamericana (y que en buena parte se han logrado), afirma que por entonces (1942) se realizaban estudios y experiencias, con resultado satisfactorio, destinados a construir motores de 8.000 caballos, y, basado en tal suposición, especula con un posible avión gigantesco equipado con seis de tales motores, capaces de desarrollar un total de 48.000 caballos, equivalente a la de algunos acorazados en servicio de la Flota norteamericana.

Imaginando estos progresos (en manera alguna ilusorios, por haberse ya logrado en buena parte en los cuatro años que han pasado desde que el libro fué escrito), el Mayor preveía la posibilidad de obtener prototipos de aviones capa-

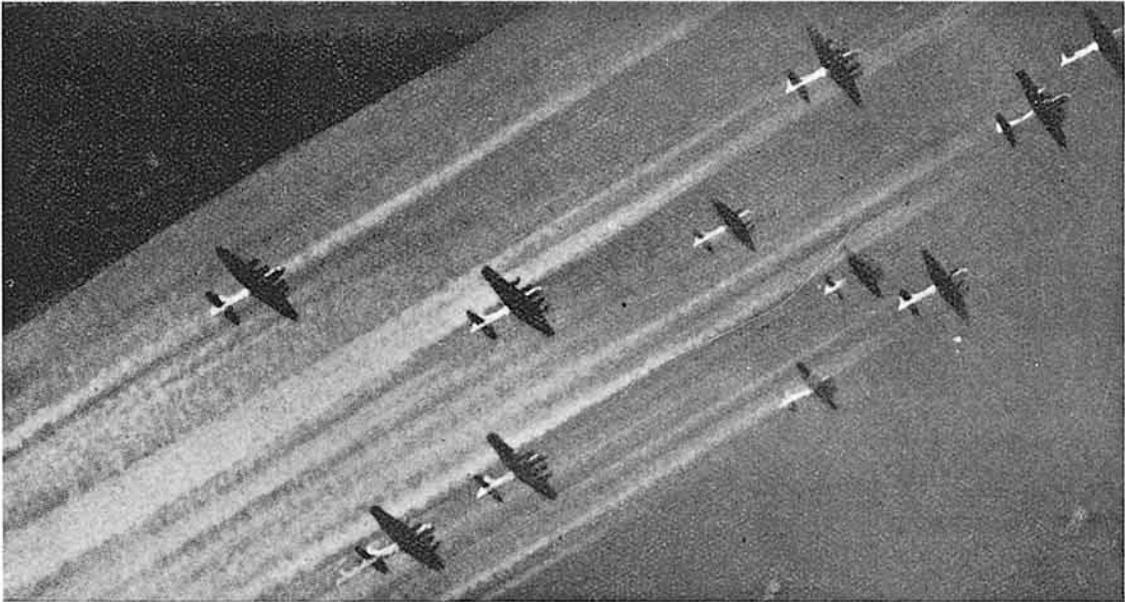
ces de recorrer la máxima distancia que es posible en la superficie terrestre, o sea la mitad de un círculo máximo (20.000 kms.), y con un margen de autonomía para operar una vez situados sobre su objetivo; y añadimos nosotros que una vez obtenido tal prototipo de superbombardero, es evidente que la nación que posea una flota aérea, por ellos constituida, está en la posibilidad de destruir a cualquier otra del planeta.

A este respecto, aburrido el Mayor de lo que él llama "dureza del cerebro humano", establece un paralelo entre los técnicos de las fuerzas de superficie y un labrador que no obstante ha-

Jefe del Estado Mayor de las fuerzas armadas norteamericanas, General Eisenhower, como consecuencia de una inspección a las fuerzas aéreas norteamericanas pertenecientes al Ejército de Tierra, con crudeza y claridad eminentemente marciales ha hecho las siguientes y graves declaraciones:

1. "Sólo un reducido número de aviones de tales fuerzas aéreas se hallan en condiciones de emprender el vuelo."

2. "Tal agrupación aérea está en falta, tanto de formaciones aéreas como de servicios de Tierra."



Estela que la condensación deja tras una formación de bombarderos norteamericanos B-17 "Fortaleza Volante".

ber contemplado con sus propios ojos un extraño animal, insistía en *no haberlo visto*.

Tal cerrazón mental por parte de los técnicos de las fuerzas de superficie, lo atribuye el Mayor a lo poco grata que resulta la idea para dichos técnicos de que los océanos hayan dejado de ser obstáculos insalvables, pues antes, con tal idea, tenían una sensación gratisísima de seguridad, a la que, añadimos nosotros, les ha sido forzoso renunciar, forzados por los hechos.

El que la aviación norteamericana celebrara su primer aniversario poco antes de terminar la guerra de 1939-45, es una prueba de la falta de apoyo que el Arma Aérea encontró para su desarrollo, y como si esto fuera poco, hace días el ex Generalísimo de las Naciones Unidas y actual

3. "El Ejército de Tierra, para atender a su aviación, carece del necesario personal debidamente instruido."

4. "Sólo trabajando intensamente durante un año será posible al Ejército de los Estados Unidos disponer de una aviación como la que tenía en el año 1940."

No es preciso profundizar ni interpretar nada para darse cuenta de la gravedad de estas declaraciones, que hacen juego con las hechas por otros jefes militares, entre ellos los franceses, cuando clamaban por el total estado de indefensión aérea en que hacia el 1939 se hallaba la III República.

"Cáncer de la Armada Aérea" denominó un

prestigioso General francés a la "aviación de cooperación con el Ejército de Tierra", y a tal afirmación, justificada o no para el vecino país, se puede añadir lo manifestado respecto a la tal agrupación por el General Eissenhower, de indiscutible autoridad y competencia.

En la terrible guerra de 1939-45 que acaba de terminar, las fuerzas armadas norteamericanas recibieron duras lecciones (Pearl Harbour y Filipinas) a manos de la aviación adversaria de gran radio de acción (llámesela Estratégica o Armada Aérea), y ello se debió en primer término al estado de indefensión aérea casi absoluta de Estados Unidos, que ha sido denunciado ampliamente en la información practicada al efecto por las autoridades norteamericanas.

Pero volvamos nuevamente al libro de Severki. Comenta las tendencias ideológicas norteamericanas después de la guerra de 1914-18 sobre el aislacionismo y no aislacionismo, pugna en la que el Mayor no quiere entrar por su marcado carácter político; pero desde el punto de vista técnico aéreo y estrictamente estratégico, analiza el término "aislamiento" como una palabra del vocabulario demagógico, considerándola como una reminiscencia de épocas pasadas, y añade, ironizando: "El aislamiento perdura aún en algunas mentalidades como en nuestra imaginación perduran los cuentos maravillosos de la niñez."

"Resalta el evidente contrasentido de admitir el que América puede ser bombardeada por aviones procedentes de las orillas de los océanos y el que los que admiten tal cosa no lleguen al final en tal razonamiento, cuando tan grave y directamente afecta a la seguridad de su patria."

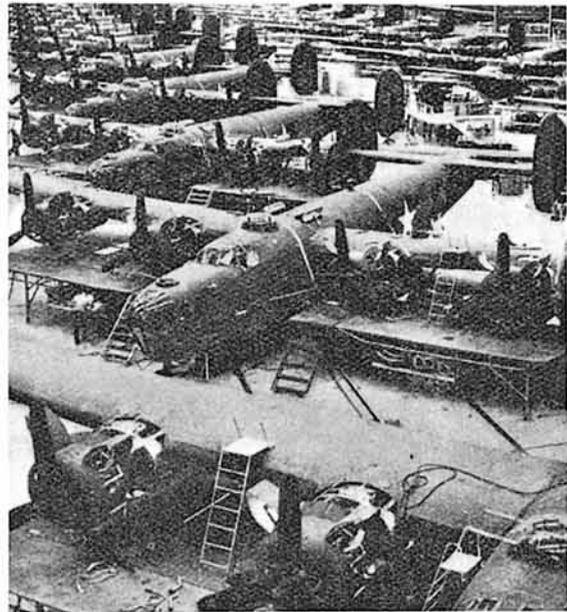
Como proyectista y piloto de avión, expone el Mayor que del análisis del término "aislamiento", como *concepto de espacio* y no como *consigna política*, se deduce que, considerados como barreras (que es preciso salvar) los continentes y océanos, su anchura no debe ser justipreciada en días de navegación, sino en las horas precisas para salvarlos; pero no obstante su evidencia, esta verdad (consigna el Mayor) sólo impresiona a los aviadores.

Respecto de esta mentalidad, a la que pudiéramos denominar antiaérea por su sistemática oposición a todo lo que sea conceder al Arma Aérea absolutamente nada, no es ocioso relatar un episodio de la Cruzada de Liberación:

El adversario de los nacionales, mediante la voladura de un embalse, había logrado una cre-

cida artificial y considerable en determinado río, y para cruzarlo un Cuartel General (del que formaba parte un piloto de avión como Comandante de Aeronáutica), lo efectuó en un pontón de cable.

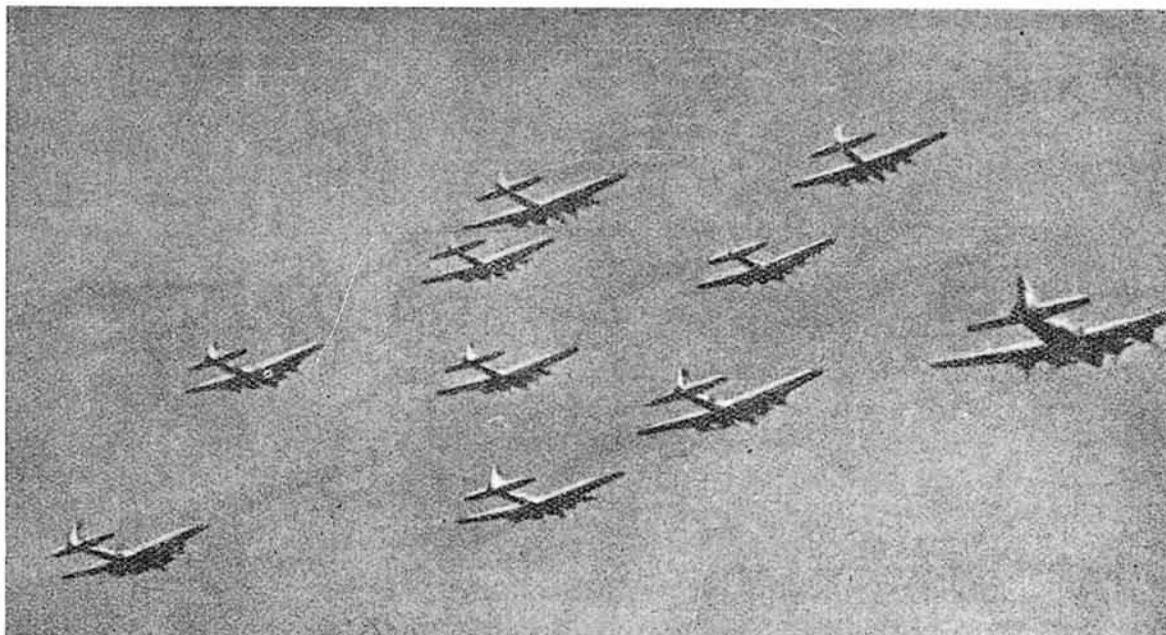
Cuando la pesada embarcación se hallaba en el centro del caudaloso río, el piloto apuntó la posibilidad de que en ese momento hiciera su aparición la aviación adversaria; advertencia que mereció el comentario unánime y algo despectivo de: "A la aviación no la teme nadie más que los aviadores."



CADENA DE MONTAJE EN UNA FÁBRICA DE AVIONES EN LOS ESTADOS UNIDOS.—En primera línea se ven bombarderos "Liberator" B-24, a los que se les instala su armamento. En segundo término se observan aviones de transporte "C-87".

Casi a continuación, unos aviones de los empleados por la aviación adversaria para ataques rasantes hicieron aparición, y mientras las baterías antiaéreas (previsoriamente colocadas por el Comandante de Aeronáutica) trataban de impedir descendieran los aviones atacantes, se apresuró al máximo la marcha del pesado pontón a través del río, y llegados a la orilla, y *justificadísimamente*, la totalidad de los ocupantes del pontón se apresuraron a abandonarlo, enfangándose considerablemente en la embarrada orilla.

Cuando pasado un rato, y al amparo de una casa, los componentes del Cuartel General se



Tetramotores aliados que con sus bombardeos de Alemania decidieron la victoria.

limpiaban el barro mientras comentaban alegremente la aventura, el Comandante de Aeronáutica, recalcándola, repitió la frase que unánimemente se le "disparara" en el pontón: "A la aviación no la teme nadie más que los aviadores."

Conocer y estar al tanto de la peligrosidad del Arma Aérea como órgano de ataque; temerla algo infantilmente en la guerra, y en las fructíferas jornadas de la paz negar su eficacia, es una política disparatada y suicida, que, sin embargo, se practicó y PRACTICA incluso en países que figuran en primerísimo lugar en lo aéreo en el concierto mundial, como demuestran las recientes y graves declaraciones mencionadas del Jefe del Estado Mayor General norteamericano respecto a la aviación estadounidense de cooperación del Ejército de Tierra.

Para dar mayor fuerza a su razonamiento sobre la nueva medida de las distancias, el Mayor escribe: "En 1938 cubrí en diez horas el recorrido de Nueva York - Los Angeles, estableciendo una "marca", y en aquel momento, e inevitablemente, en mi conciencia, el Continente se había estrechado de manera difícil de apreciar por la mayoría de los americanos, ajenos a las cuestiones del aire."

"Otro tanto sucede—sigue el Mayor—con el

piloto que conduciendo un bombardero cruza el Atlántico Norte en siete u ocho horas, y en cuya mentalidad queda grabada la idea de las escasas horas de vuelo que se invierten de uno a otro Continente, y no de los miles de kilómetros que los separan."

A continuación se extiende en consideraciones sobre el "aislacionismo" norteamericano, tema que hacia el año 1942 (en que está escrito el libro del Mayor Severski) apasionaba a la opinión norteamericana; pero la cruda realidad y absoluto objetivismo de los Presidentes de los Estados Unidos, Mr. Roosevelt y Mr. Truman, fallaron definitivamente tal pleito, ligando estrechamente el mundo americano al macizo euroafrasiático.

En símil feliz, el Mayor establece un paralelo entre lo acaecido a los pueblos retrasados con relación a la civilización occidental y lo que en la actualidad sucede en el mundo con la Aviación, pues así como los indios americanos estuvieron aislados de la Humanidad hasta que mediante la navegación se llegó hasta ellos, y hoy día hasta las regiones más recónditas de la selva centroafricana están enlazadas con el resto de la Humanidad con los ferrocarriles, la radiotelegrafía y la aviación, así el mundo se ha achicado considerable y progresivamente merced a los adelantos logrados en el material aéreo, hasta el extremo de estar los Continentes separados

por pocas horas de vuelo, ser posible cruzarlos en poco tiempo e incluso rodear la Tierra, según un círculo máximo, en poco más de cien horas.

Proféticamente, el Mayor apunta la idea super-Dchuet de que antes que el vuelo circunglobal sin escala se haya realizado, los océanos habrán dejado de ser obstáculos insalvables. Y así ocurre en la actualidad.

En ésta, como en otras muchas de sus al parecer atrevidas apreciaciones, el Mayor Severski acierta plenamente, pues tal época ha llegado ya. El viaje circunglobal sin escala aún no se ha efectuado; pero bien recientemente se ha efectuado el vuelo sin escala desde Australia hasta cerca de Washington, cruzando el inmenso Pacífico en dirección Sudoeste-Noreste, y casi toda la América del Norte.

A continuación de la profética sugerencia citada, de que mucho antes de que el vuelo circunglobal se haya realizado, los océanos habrán dejado de ser obstáculos insalvables, el Mayor deduce que tal premisa debe ser tenida en cuenta por los Altos Mandos al confeccionar sus planes de seguridad; y que los dirigentes norteamericanos no han echado en saco roto esta advertencia, lo prueban:

1.º Respecto a su *frente septentrional*, recientemente las fuerzas aéreas estadounidenses realizaron unas maniobras en el sector Groenlandia-Atlántico, a las que no han tenido acceso los observadores extranjeros.

2.º Respecto a su *frente atlántico*, los Estados Unidos, mediante convenios amistosos, conservarán bases aéreas avanzadas en Islandia, Groenlandia, Terranova, Bahamas, Azores y Antillas, con lo que evidencian su propósito de ampliar en este sentido los elementos básicos de la seguridad: "tiempo y espacio".

3.º Respecto al que podemos denominar *frente sur*, los norteamericanos han destinado

nada menos que una flota aérea para la protección y defensa de la sensibilísima zona del canal de Panamá; y

4.º Respecto a su *frente occidental* o Pacífico, el dispositivo aéreo norteamericano consiste en tres agrupaciones aéreas, situadas enfrente a Asia, en Corea, las Riu Kiu y Filipinas, que se apoyan y a la vez enlazan con la metrópoli con otras dos flotas aéreas, escalonadas en profundidad y estacionadas en los archipiélagos de las Marianas y las Hawai.

Tan sólido y amplio dispositivo aéreo bien puede calificarse de mundial, pues siendo el círculo máximo del planeta 40.000 kilómetros, según los paralelos tiene 18.000 kilómetros, y según los meridianos, 10.000.

Con él los Estados Unidos evidencian sus propósitos defensivos, pues tal dispositivo está completado (según el plan presentado recientemente por el General Spaatz) con una "Agrupación aérea para la defensa metropolitana", ampliada y reforzada con una "Guardia Nacional Aérea", con su correspondiente "Reserva", integradas las dos por numerosas y entenas Unidades.

Termina esta parte de su obra el Mayor, comparando a los Estados Unidos, en lo que se refiere a los progresos de la Aviación, con un villorrio que de estar totalmente aislado del mundo, por haberse situado en sus inmediaciones un enlace ferroviario, queda repentinamente incluido en el farrago de un tráfico intenso.

El que la mentalidad humana admita sin reservas los adelantos de la aviación comercial debiera implicar la aplicación del mismo criterio a la aviación militar, pues como escribe el Mayor: "Deben abrirse los ojos a la realidad, y así como las flotas de guerra han salvaguardado durante siglos las comunicaciones marítimas, así ahora las flotas aéreas de guerra salvaguardarán el libre uso de la red de líneas aéreas."



El caza bimotor Heinkel "HE-219", concebido para operaciones nocturnas y que no formó parte de la Luftwaffe hasta última hora.