

MODALIDADES DE LA GUERRA AÉREA

Por el Teniente coronel RODRÍGUEZ

LAS DOS BATALLAS DE RUSIA

La inmensa extensión de los espacios rusos, la fisonomía social de este pueblo y lo extremado de su clima durante la mayor parte del año, dan características especiales a la guerra aérea contra este país.

Si, por una parte, la campaña se ha desarrollado, hasta ahora, con arreglo a los mismos principios estratégicos que dieron tan maravillosos resultados en el resto de Europa, no ha podido tener, por razón del espacio, el carácter decisivo que tuvo en aquellos países. En Rusia, bien sea por cálculo del Alto Mando alemán, bien por imposición de las circunstancias, la guerra puede considerarse dividida en dos períodos, esencialmente distintos: primero, fase de conquista de territorios, con intervención de los Ejércitos de Aire y Tierra; segundo, fase de eliminación, con intervención, casi exclusiva, de la Luftwaffe.

Bastó el primer año de guerra en Rusia para comprender que, frente a ella, era imposible el empleo de la táctica seguida en los demás países. Alemania desplegó en el primer verano todos sus anteriores procedimientos de guerra relámpago, consiguiendo en su ofensiva avances asombrosos. No tuvieron éstos, sin embargo, el efecto que en las naciones de Occidente habían tenido. En éstas, el dominio del aire tuvo siempre el alcance que tiene éste cuando se ejerce de modo absoluto sobre toda la nación atacada. Desde las primeras batallas pudo ejercer la Luftwaffe en aquellos países las empresas de destrucción que se le antojasen, y si no las ejecutó fué por no convenirle a Alemania la reconstrucción posterior de todo lo devastado. Como decíamos anteriormente, refiriéndonos a la campaña de Francia, en ésta, le bastó bloquear desde el aire los Ejércitos enemigos y destruir un mínimo del potencial industrial adversario, para dejar inerte el brazo armado de la nación atacada.

Los hechos demostraron, desde el primer año, que esta táctica era inaplicable en Rusia. Consiguió la Luftwaffe desde el primer día ese dominio del aire, que hemos observado en las anteriores campañas, que fué el preliminar indispensable de la ocupación del país. Consiguió con él, también en Rusia, conquistas de territorios tan asombrosas como antes, permitiendo a sus Ejércitos invadirlos y capturar cantidades fabulosas de hombres y material. Pero con esto no pudo conseguir el colapso de toda la nación, *por haberla faltado el dominio aéreo sobre la totalidad de sus espacios*. Rusia pudo así hurtar a la acción destructora desde el aire sus industrias y todas sus organizaciones vitales. Fué vencida una y otra vez en el frente; pero esta derrota nunca pudo llevarse a fondo, para hacer posible el derrumbamiento de toda la nación. La razón hay que buscarla en que el brazo de la Aviación alemana resultaba de-

masiado corto para asestar a Rusia golpes que la hiriesen mortalmente, alcanzando sus vísceras más importantes.

A Alemania, sin embargo, no la convenía emprender desde un principio la guerra totalitaria, aconsejada por Douhet. Necesitaba de Rusia materias primas para la guerra y productos alimenticios, que no podía conseguir de los demás países de Europa, que tenían tanta densidad de población como ella misma. Necesitaba el granero de Ucrania, la cuenca del Donetz, el petróleo del Cáucaso, muchas de sus industrias, que, una vez conquistadas, resultarían inaccesibles a los ataques de la Aviación anglosajona... Y en campañas, que el clima limitaba a cuatro meses, como máximo, aplicó sus procedimientos anteriores de conquista. Conquista del dominio del aire, bloqueo de toda la zona al alcance de su aviación, colaboración con los Ejércitos de tierra, para la toma de posesión de todo el territorio dominado desde el aire.

Las circunstancias, en este tercer año de guerra, la obligaron a concentrar todas sus reservas, pues sus conquistas habían distendido considerablemente todos sus frentes, quedando, con la terminación de la campaña de Africa, expuesto su flanco Sur a ataques de su enemigo; ataques, que si resultaban hipotéticos sin el dominio total del aire sobre el Mediterráneo por parte de los aliados, se hacían posibles ante una probable aproximación a las costas de Europa de la Aviación aliada. Todo aconsejaba, pues, que concentrase sus esfuerzos. Por esta razón, de la guerra continental de conquista, posible contra países limitados, tenía que pasar a la estrategia aérea sobre grandes espacios; estrategia que sólo tiene dos caminos posibles: la de bloqueo, es decir, la de cerco económico de los países, o la estrategia de destrucción, la de bloqueo aéreo.

¿Asistimos actualmente a una pausa de preparación entre una y otra estrategia? ¿Trata de ampararse Alemania tras una línea defensiva en el Este, mantenida en actividad ofensiva por el dominio absoluto del aire sobre este frente? ¿Prepara su Aviación para extenderla como brazo poderoso que pueda alcanzar las canteras de material de Rusia y golpear ininterrumpidamente sobre todas sus organizaciones industriales?

Continuamente pueden leerse declaraciones de personalidades extranjeras, recogidas en la Prensa, y que reflejan la preocupación con que se observan estos movimientos de Alemania, llegando algunos a entrever hasta misterios en estas retiradas. Nada tienen, sin embargo, de misteriosas. Son las retiradas del felino para saltar más seguro sobre su presa. Su próximo enemigo, el que seguramente sigue ocupando el primer lugar en sus planes de ataque, es el enemigo ruso. Alemania,

que hizo un supremo esfuerzo para distanciar sus fronteras, poniendo así sus centros industriales lo más alejados posible de los ataques aéreos de sus enemigos, porque supo calcular los efectos de la estrategia aérea, no puede haberse limitado ahora al simple papel defensivo. La nación que supo emplear la Aviación, cuando se trató de campañas de conquista, no puede desconocer su empleo en campañas de eliminación. La nueva arma de esta guerra, que es la Aviación, tiene que emplearse con su alcance máximo, en capacidad ofensiva y en radio de acción. A ninguna nación se le ocurriría obstinarse en construir únicamente ametralladoras para luchar contra un enemigo que le opone en su ataque carros blindados y armas de gran calibre y alcance. Los grandes espacios de Rusia asemejan la guerra contra ella a una guerra intercontinental. Sólo la Armada aérea soñada por Douhet, constituida por aparatos de batalla de gran capacidad ofensiva y defensiva, es, posiblemente, el gran secreto de Alemania. No existe dificultad en admitir la retirada estratégica de una nación para que sus reservas puedan desplazarse rápidamente al punto amenazado. Pero sería incomprensible ese silencio de la Aviación alemana, en el cuarto año de su guerra, no empleándose, hace casi un año, en acciones ofensivas; limitándola al papel de obstaculizar las incursiones de la Aviación aliada. Ni en Túnez, ni en Sicilia, ni en el sur de Italia, se empleó en combates decisivos. ¿Reserva metódicamente sus hombres y material, limitándose únicamente a retrasar los avances para ganar un tiempo que necesita para afilar sus armas? Todo hace suponer que se aproxima la verdadera guerra aérea de este conflicto, con la intervención en ella de los grandes plurimotores.

EL APARATO DE GRAN BOMBARDEO EN LA GUERRA MODERNA

Los partes de guerra de estos últimos meses acusan la intervención de los grandes aparatos plurimotores, de bombardeo pesado, en los ataques a extensas zonas de todos los países que están hoy bajo el dominio del Eje. ¿Debe entenderse que asistimos a los primeros tanteos de la guerra total aérea que preconizó hace años el gran estratega Douhet, como única forma posible de una guerra moderna? Todo hace suponerlo así, aunque todavía no se asemeje, ni por la masa, ni, sobre todo, por la discontinuidad de la actuación, a aquellos formidables y devastadores ataques aéreos que entendió el ilustre general italiano que eran la única forma eficaz de actuación para llevar a rápido término los conflictos.

Es casi seguro que esta aparente indecisión de las potencias beligerantes en la adopción de los nuevos métodos de guerra sea debida, más que a posibles dudas respecto a su resultado inmediato, a la falta de preparación de las industrias de los países para acometer esta labor, que ha tenido que improvisarse en estos tres años de guerra, por no haber atendido ninguna nación a los insistentes consejos del gran precursor, que no se cansó de reiterar en sus libros y artículos que nada debía dejarse a la improvisación en la nueva arma, ya que su fulminante actuación dejaría rápidamente fuera de combate a la nación que no se hubiese preocupado debidamente y a tiempo de ella.

Para tener idea de la preparación necesaria para que una aviación pueda lanzarse con estos abrumadores medios de ataque, basta recordar las características de algunos tetramotores actualmente en servicio. Así, al tetramotor inglés "Halifax", equipado con una potencia total de 4.800 cv., le dan las informaciones inglesas una potencia ofensiva de cinco toneladas de explosivos y ocho ametralladoras; el "Lancaster", al parecer equipado con cuatro motores de 1.400 cv. cada uno, es capaz de transportar una carga máxima de ocho toneladas de bombas, llevando diez ametralladoras; el "Fortaleza Volante" americano, con potencia de 6.400 cv., en el último tipo, lleva, según las últimas noticias, diez ametralladoras, y puede cargar, seguramente, más de las cuatro toneladas de bombas que cargaba antes. Estas potencias y pesos de explosivos suponen la necesidad de disponer por aparato, para un bombardeo a objetivo, que esté únicamente a 500 ó 600 kilómetros de la base de partida, de un peso medio superior a las ocho toneladas. No es, por tanto, exagerado suponer que esos grandes bombardeos realizados con 500 aparatos, que alguna que otra vez se leen en las noticias de prensa, exigen una organización para todos los avituallamientos que es imposible sostener regularmente con las organizaciones normales en una nación. Y es que la nueva arma ha introducido principios revolucionarios, no sólo en estrategia, sino también en la logística. En el colapso de Francia, en efecto, debió influir, en gran parte, como ya se indicaba en el artículo anterior, esta imposibilidad de mover las masas con la celeridad que a la guerra imprime la Aviación.

No puede decirse que las teorías de Douhet hayan dejado de llevarse a la práctica por escepticismo. Es, simplemente, que estamos asistiendo al período de organización de las grandes batallas aéreas. Las 15.000 toneladas de explosivos caídas sobre Italia en el mes de septiembre, y que suponen, ellas solas, la organización de una vastísima red de transportes, no son, seguramente, más que los primeros tanteos de las grandes ofensivas aéreas, que "sono avvenire ed a venire", como escribía el mismo Douhet refiriéndose a esta guerra total.

En su artículo "L'Armata Aerea", aparecido en diciembre de 1937 en la "Revista Aeronautica", decía: "La Armada aérea, para responder a su misión, debe estar constituida por una masa de aparatos de batalla; esto es, capaces de combatir en el aire y atacar en la superficie, y de una parte alícuota de aparatos destinados a la exploración." Y en su artículo "La Conquista del Dominio del Aire", aparecido en marzo de 1937 en la misma revista, dice: "Todos los recursos aéreos nacionales deben aplicarse para la constitución de una Armada aérea única, apta para la lucha por la conquista del dominio del aire."

Su "aparato de batalla" debía estar dotado de capacidad ofensiva suficiente, para luchar en el aire contra la caza contraria y para poder atacar los objetivos terrestres de la nación enemiga.

La moderna actuación de las aviaciones de gran bombardeo, ¿es sólo un nuevo tanteo del aparato de batalla de Douhet? Este confiaba la posibilidad de actuación de su masa aérea a las armas defensivas de la

formación. Condenaba abiertamente la táctica de la sorpresa, en la que el aparato confiaba su defensa a su velocidad, cuando lanzaba su carga, o al bombardeo nocturno. Sus aparatos de batalla debían alcanzar el blanco de día y en formación, defendiéndose por sus propios medios del caza puro.

Esa teoría, puesta en práctica por Alemania en la batalla de Inglaterra, lanzando al combate sus tipos de caza destructor, de gran velocidad y pequeña carga de explosivos, apareció poco práctica contra su enemigo el "Spitfire", dotado de mayor velocidad y de poderoso armamento. Esto mismo ha ocurrido con los demás tipos de destructor, aún lanzados en incursiones nocturnas por Inglaterra contra las zonas ocupadas de Francia. Se comprende que estas acciones de "hostigamiento", como las designan los partes oficiales alemanes, tienen efectos destructores, seguramente, mínimos. Esta táctica es la que sigue también Alemania en sus ataques contra Inglaterra.

El Mayor Seversky, a propósito de esta cuestión, no se muestra partidario del aparato de batalla de Douhet, que describe como aparato de bombardeo más que como caza, abogando él por que el avión único posea más características de caza que de bombardeo. En la situación actual del conflicto parecen inclinarse las naciones a la creación de la Armada aérea preconizada por Douhet, que la técnica y las organizaciones industriales de las principales naciones se hallan en condiciones de crear rápidamente.

A ambos beligerantes se les presenta el problema estratégico aéreo con características análogas. Para Alemania, su enemigo inmediato, Rusia, ya se ha dicho que presenta las dificultades de un enemigo intercontinental, pues aunque no existen para su posible invasión los peligros de desembarco, sí existen, en cambio, los problemas que crean sus enormes distancias. Puesto que se ha demostrado la imposibilidad de la conquista por los medios que fueron éxitos asombrosos en los restantes países de Europa, tendrá que recurrir Alemania a la dislocación de sus centros industriales, ya que la aviación empleada en Europa es de radio de acción y potencia ofensiva insuficiente para la guerra contra Rusia. Puesto que poco influyen esas ingentes cantidades de material y hombres, destruidos diariamente en las batallas terrestres, es necesario agotar por otros medios la producción de Rusia. Exactamente lo mismo que tratan de hacer los anglosajones con Alemania, ya que la reconquista de todos los territorios ocupados supondría problema tan complejo y lento como el de la conquista de Rusia.

¿Construye actualmente Alemania su gran flota aérea autónoma? En el ataque contra los grandes espacios de Rusia no puede pensarse en un caza veloz, maniobrable, como acompañamiento necesario de sus bombarderos. Aun al caza de largo radio de acción, defendido por Seversky, seguramente bimotor, mono o biplaza, pero la mayor parte de su potencia aprovechada en velocidad, armas de fuego y combustible, podría oponerle siempre la defensa pasiva otro caza de interceptación más veloz y más manejable, y, por consiguiente, más apto para atacar a su enemigo por sus puntos más vulnerables. Por eso, la flota aérea contra Rusia

tiene que estar constituida, necesariamente, por grandes "acorazados aéreos".

Lo que se ha dicho de Rusia puede repetirse en Inglaterra. La Luftwaffe, que venció en Polonia y Francia, se demostró ineficaz en el ataque contra Inglaterra. Siendo poderosísima potencia naval, con sus bases aéreas poderosamente organizadas e inmediatas, la conquista de Inglaterra exigiría, preliminarmente, caso de pensar en realizarla, la destrucción total de su potencial económico. Vuelve a plantearse entonces a Alemania el mismo problema que se le planteó cuando la batalla de Inglaterra. ¿Puede ganarse la guerra sin la eliminación previa de Rusia de los escenarios de combate? ¿Puede soportar, impunemente, la industria y organizaciones alemanas de retaguardia bombardeos, cada vez más devastadores y continuos, sin tratar de eliminar a su enemigo natural? Aunque, de cuando en cuando, las declaraciones de altas personalidades del Reich ponen sobre aviso a sus enemigos—quienes no se cansan de repetir a sus pueblos el peligro de que se entreguen a exagerados optimismos—, la lógica de los hechos anteriores nos diría que esta inopinada pausa en la guerra aérea, que se observa en Alemania desde hace mucho tiempo, es señal indudable de que considera a su aviación de conquista impropia para su nuevo destino, preparándola adecuadamente.

El problema aéreo que se presenta a los aliados es de análogas características. Es casi seguro que su interés por poseer toda la costa sur del Mediterráneo no suponía únicamente el control marítimo del mismo, sino el poder disponer de bases para el bloqueo aéreo de todo el sur de Europa.

También este concepto del bloqueo aéreo tiene significado distinto al que estábamos acostumbrados a dar a los bloqueos marítimos. En la guerra pasada, el cinturón de acero de los acorazados fué suficiente para estrangular a Alemania, privándola de sus recursos económicos más indispensables. Insuficiente ahora este bloqueo para asfixiar a Europa, recurrieron los aliados a todo el poder destructor de sus fuerzas aéreas. Calificábamos antes como tanteos los bombardeos aliados sobre Italia en el mes de septiembre, y que ascienden a la impresionante cifra de 15.000 toneladas. Mucho más impresionantes, si recordamos la cifra que cita Seversky en su libro, refiriéndose a las toneladas de explosivos que fueron necesarias para la destrucción de Coventry, para la que bastaron 250 toneladas de bombas, según datos por él deducidos, seguramente, de informaciones oficiales.

Puede argüirse, por escepticismo, que semejante Armada aérea se vería obligada a operar de noche, haciendo sus ataques casi infructuosos; pero, sobre que no existe ningún inconveniente, hoy día, para que la técnica pueda resolver perfectamente el problema de armamento en un avión de esa clase, dotándolo de suficiente potencia defensiva, con armas de apropiado calibre y con torretas convenientemente distribuidas para anular todos sus sectores muertos, también la técnica ha resuelto acertadamente la radiolocalización de grandes objetivos y su bombardeo preciso de noche o entre nubes, pudiéndose hacer el camino de aproximación y regreso del objetivo a alturas en las que el caza, aun

de día, pierde sus principales ventajas, por no gozar el piloto a esas alturas de la capacidad de repentización que necesitan en el combate.

Por otra parte, insistimos, no se trata de problema que pueda resolverse con la selección de aparatos, que aconseja la práctica hacer cuando la Aviación se emplea en guerras continentales de conquista o de defensa del propio territorio. Actualmente las aviaciones se encuentran frente a un problema que sólo puede resolverse con aparatos de gran radio de acción y a los que, por consiguiente, su gran potencia y carga los hará siempre inferiores en velocidad y maniobrabilidad a los monomotores, monoplazas, de caza pura. Su principal forma de actuación consistirá siempre en que las formaciones puedan oponer un número de armas superior y de mayor calibre que las empleadas por el caza de gran maniobrabilidad, ya que éste, de tener que operar también en formación, perdería esa cualidad, que es su principal característica.

Como resumen, copiando palabras de nuestro Caudillo, "la guerra se encuentra en un punto muerto, del que es muy difícil sacarla". Ni Alemania cree que puede aplicar contra Rusia, Inglaterra, ni en el Mediterráneo, sus primeros procedimientos de guerra, aptos para espacios limitados, en los que las acciones aéreas, con aparatos de corto radio de acción, alcanzaban al corazón del país enemigo, ni los anglosajones pueden soñar en conquistar por tierra todos los países perdidos, menudeando los peligros de los desembarcos en zonas dominadas por la Aviación del Reich.

La Aviación, como desde el principio de la guerra, tiene la decisión, y esto lo ven y lo saben todos los países. Los aliados, en lugar de los antiguos desembarcos, tratarán de eliminar la resistencia de Europa con bombardeos en masa, ejecutados desde sus bases, diseminadas a todo lo largo del litoral del norte de Africa, desde Italia, islas del Mediterráneo y desde Inglaterra, y si les es posible, también desde Rusia. Alemania tratará de eliminar, ante todo, a este país, incendiando sus cosechas y destruyendo sus centros industriales, para poder concentrar después todo el esfuerzo contra sus otros enemigos.

No se trata, pues, de ningún invento maravilloso, y al que no pueda llegar la técnica desde este momento. Se trata, simplemente, de disponer un ejército de especialistas en la retaguardia, con la misión de construir aparatos de bombardeo más potentemente armados que el caza, y de otro reducido ejército de especialistas del aire con la misión de ganar la guerra para su Patria.

Los aparatos los ha construido ya la técnica y disponen de ellos ambas partes. Sólo se trata, probablemente, de equiparlos con armamento más potente para economizar vidas de especialistas y de material. Helos aquí:

Douglas B-19:

Monoplano, tetramotor, norteamericano; de diez plazas.

6.800 cv. de potencia. Velocidad máxima, 335 kilómetros por hora.

Autonomía: Aproximadamente, 12.400 kilómetros.

Armamento: Se le supone dotado del correspondiente a tres bombarderos militares, no dando las informaciones más detalles.

Carga útil, 36.000 kilos. Peso total cargado, 63.500 kilogramos.

Carga de bombas: Máxima, de 18.000 kilogramos; probablemente para operaciones de pequeño radio de acción.

Lleva un blindaje especial, protegiendo puestos de la tripulación y partes vitales del aparato.

Este aparato no ha entrado todavía en servicio.

Boeing B-17 E:

"Fortaleza Volante XX".

Monoplano, tetramotor, norteamericano; de diez plazas.

4.800 cv. de potencia.

Velocidad máxima, 482 kilómetros a 6.100 metros.

Autonomía, 5.360 kilómetros.

Armamento, 10 ametralladoras.

Peso total cargado, 22.600 kilogramos.

Carga de bombas, ¿cuatro toneladas?

Techo, 12.000 metros.

Handley Page (Halifax):

Monoplano, tetramotor, inglés; de siete plazas.

4.700 cv. de potencia a 6.400 metros de altura.

Velocidad máxima, 480 kilómetros.

Autonomía, 4.800 kilómetros.

Armamento, ocho ametralladoras de 7,7.

Peso vacío, 16.200 kilogramos. Peso total cargado al máximo, 27.900 kilogramos.

Carga útil, 11.700 kilogramos.

Carga máxima de bombas, cinco y media toneladas.

Avro "Lancaster":

Monoplano, tetramotor, inglés; de siete plazas.

5.600 cv. de potencia.

Velocidad máxima, 480 kilómetros.

Autonomía, 4.800 kilómetros.

Armamento, 10 ametralladoras de 7,7.

Peso total cargado al máximo, 27.000 kilogramos.

Carga máxima de bombas, hasta ocho toneladas para operaciones de corto radio de acción.

Short "Stirling":

Monoplano, tetramotor, inglés; de siete plazas.

6.400 cv. de potencia.

Velocidad máxima, 490 kilómetros a 4.270 metros.

Autonomía, 3.280 kilómetros.

Armamento, ocho ametralladoras.

Peso vacío, 20.700 kilogramos. Peso total cargado al máximo, 31.500 kilogramos.

Carga útil, 10.800 kilogramos.

Carga máxima de bombas, ocho toneladas.

Consolidated B-24 "Liberator":

Monoplano, tetramotor, norteamericano; de nueve plazas.

4.800 cv. de potencia.

Velocidad máxima, 490 kilómetros.

Autonomía, 4.800 kilómetros.

Armamento, 10 ametralladoras.

Peso vacío, 14.100 kilogramos. Peso cargado, 23.500 kilogramos.

Carga útil, 9.400 kilogramos.

Carga máxima de bombas, 3.600 kilogramos.

Techo, 9.000 metros.

Probablemente en los modelos modernos se haya aumentado la potencia y carga disponible.

Heinkel 177:

Monoplano, tetramotor, alemán; de siete plazas.

5.800 cv. de potencia, montados en tándem.

Velocidad máxima, 490 kilómetros.

Velocidad máxima de 450 kilómetros con 21.300 kilogramos de carga útil.

Autonomía máxima, 11.300 kilómetros con carga de bombas de 450 kilogramos.

Armamento: No hay noticias.

Peso en vacío, 15.750 kilogramos. Peso total cargado al máximo, 36.900 kilogramos.

Carga útil, 21.150 kilogramos.

Carga máxima de bombas, probablemente 10.000 kilogramos.

Todos los datos anteriores proceden de informaciones no oficiales, a las que no puede concedérsele, en tiempo de guerra, demasiado crédito. No pueden contrastarse debidamente con datos de uno y otro bando; además, proceden de noticias antiguas, algunas, como la del "Heinkel 177", de la revista inglesa "Aeroplane" de mayo del 41. Sin embargo, para nuestro objeto son muy suficientes para comprender que, desde hace tiempo, las naciones más adelantadas en Aviación (Norteamérica, Alemania e Inglaterra) han estado en condiciones, por lo que respecta a técnica y preparación de sus industrias y personal de vuelo, en condiciones de construir la gran "Armada aérea", que los acontecimientos han confirmado que es imprescindible para resolver el actual conflicto mundial.

De cualquiera de los aparatos antes reseñados puede salir el famoso "acorazado aéreo", no considerándolo ya conseguido con las anteriores características, pues, aunque para las operaciones sobre Europa les sobra radio de acción, probablemente convenga invertir parte del peso, del combustible economizado, en armamento de mayor calibre, que les proporcione inmunidad contra su enemigo el caza.

La Aviación lucha todavía contra los mismos escepticismos que en tiempos anteriores luchó la Marina. Los progresos de la técnica pueden oponer hoy el acorazado aéreo a la aviación de caza, que si será más apta siempre para defender el suelo propio y ganar el dominio del aire sobre los ejércitos, cuando se trata de guerras de conquista, no puede, por ahora al me-

nos, dominar sobre los grandes espacios, análogamente a como el acorazado sustituye a las unidades navales de gran velocidad, pero de limitado poder ofensivo y radio de acción. Pero con la diferencia de que en las guerras sobre grandes espacios no podrá acompañar el caza al aparato de bombardeo, pues sobre los objetivos de éste siempre podrá oponer la nación atacada un caza de mejores características que el caza de protección.

Estamos en vísperas de una guerra total, en la que, como en la batalla de Inglaterra, deberán esperar los ejércitos de tierra y mar, a la expectativa, mientras que se ventila el gran duelo entre los poderes aéreos enemigos y las organizaciones industriales de las naciones en guerra. No desaparecerá el concepto de dominio del aire; pero, en este período, sí que desaparecerá el concepto de batallas aéreas, necesarias para ganarlo y conservarlo en las guerras de conquista. Como siempre, resultará vencedor el que emplee la ofensiva estratégica.

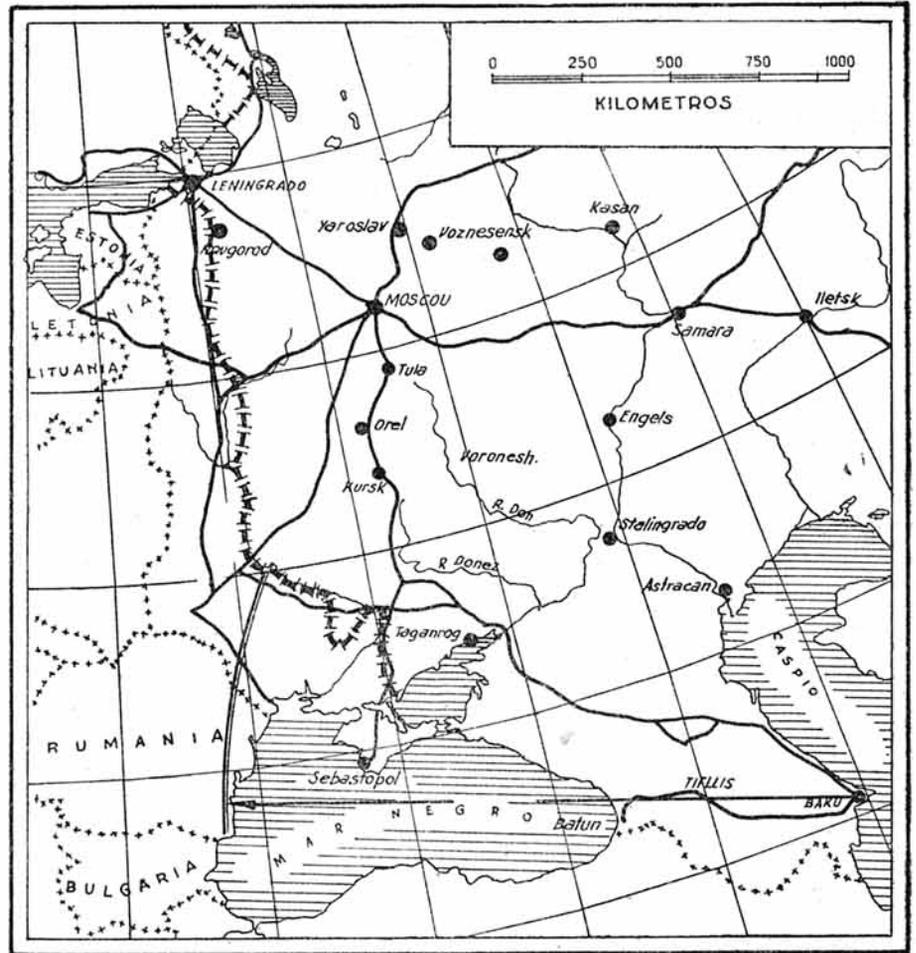
A la altura actual del conflicto—pues no nos atrevemos a vaticinar en el futuro—, el único aparato capaz para ofensivas a largas distancias es el de gran bombardeo, que, con potencia destructora suficiente para decidir la guerra—en batallas que no serían de conquista, sino de destrucción de las organizaciones vitales del país contrario, trastornando toda la vida del país enemigo—posea armamento defensivo apropiado, para no tener que eludir la lucha con el caza, como hasta hace poco tuvo que ser táctica de los bombarderos, sino para desafiar su ataque—como el acorazado desafiaba hoy los ataques de destructores y unidades menores; pero con la diferencia de que, por ahora, el acorazado aéreo tendrá que marchar solo a cumplir su objetivo sin unidades de cobertura—. De no querer renunciar a esta clase de ofensiva, la única eficaz en esta guerra a grandes distancias, tiene que confiar el cumplimiento de la misión a su propio armamento, a la masa de armas de la formación, a la gran altura de navegación y a la oscuridad, elementos más que suficientes para hacer poco eficaces los ataques de la caza enemiga. Los partes de guerra diarios y las continuas declaraciones de autoridades de todas las naciones, asegurando a sus países aumentos ilimitados de su potencial aéreo, permiten repetírnos, con convicción absoluta, que la nación que no ponga todo su esfuerzo industrial en la construcción de tipos de esta clase, o que distraiga parte importante de él en la fabricación de aviación defensiva de acompañamiento, cometería un gran error, puesto que, desgraciadamente, la guerra aérea entrará pronto en ese período del terror que preconizaron los grandes estrategas.

Siempre desmoralizó la defensiva; pero las defensivas militares pueden sostenerse con el ánimo alto, con energías suficientes en el Mando; pero cuando todo el país está en la línea de fuego y la ofensiva destruye cosechas, industrias y, aun el elemento más elemental de vida, la habitación, como ocurre ahora con los grandes bombardeos, no existe otro medio de reaccionar que herir al contrario con esas mismas armas, que resultan, por otra parte, las únicas eficaces y las más económicas.

Se acompaña un croquis del Este de Europa en el que se marca la línea aproximada que hoy ocupan los ejércitos enemigos, señalándose en él algunas poblaciones que, por su situación próxima a nudos de comunicación, pudieran entrar en el nuevo despliegue industrial de la U. R. S. S. Pues bien: este croquis permite apreciar que toda la región caucásica del petróleo, con centros tan importantes como Batum, Tiflis, Bakú, Grozny, etc., cae dentro del radio de acción del "Heinkel 177", según las informaciones inglesas que antes citábamos. Y aunque sus cuatro motores, en tándem dos a dos, con 5.800 cv. de potencia total, invitan a la sugerencia de que el arma misteriosa del Reich pueda ser el avión de ocho motores en tándem, con más de 10.000 cv. de potencia, no necesita Alemania esperar a su realización, como no ha necesitado Norteamérica esperar a la de su acorazado aéreo "B-19", para empezar sus ofensivas en masa contra los países del Eje.

Bakú, que es el punto más alejado de este hipotético ataque, dista de Crimea unos 1.400 kilómetros, y el círculo de 1.700 kilómetros de radio, con centro en Bakú, señalado en la figura, comprende una extensa zona a retaguardia de la actual línea del frente, estando parte en Rumania, y que pudiera utilizarse para despegue de esta formación. El gráfico, copiado de la revista "Aeroplane", y ampliado con las curvas correspondientes a los 9.000 kilogramos y a los 11.250 kilogramos de carga de bombas, para cruceros cortos, indica que, a la velocidad económica de 288 km/h., con motores reducidos al 36,5 por 100 de su potencia máxima, se consiguen mayores rendimientos en autonomía para las distintas cargas, y que, para 5.100 kilómetros de autonomía (tres veces la distancia de la base de partida de la formación a Bakú), los aparatos podrían transportar, teóricamente, 11.250 kilogramos de bombas cada uno. Suponiendo sólo una carga de bombas explosivas de ocho toneladas por aparato y otra de dos toneladas de bombas incendiarias, se podría sembrar toda la zona de los oleoductos de Batum-Tiflis-Bakú con estos medios de destrucción. Una formación de 500 de estos aparatos, cifra que muchas veces han citado las informaciones de prensa, podría arrojar 5.000 toneladas de bombas, lo que supone que el trayecto que ocupa el objetivo—aproximadamente 700 kilómetros en línea recta—podría regarse con explosivos, correspondiendo una bomba de 1.000 kilogramos a cada 1.700 metros de recorrido, y cada 700 metros una bomba incendiaria de 10 kilogramos. Ya puede suponerse que no sería esta la forma de ataque, sino que los primeros ataques se concentrarían sobre las instalaciones de los

yacimientos y contra los puertos de Bakú y Batum, análogamente a como se ejecutó el ataque norteamericano contra los pozos de Ploesti, en Rumania, en el que tomaron parte de 60 a 70 "Liberator", según parte alemán del 3 de agosto, arrojando un total probable de 140 toneladas de bombas. La proximidad de San Petersburgo supone la posibilidad de atacarlo en masa por formaciones, semejantes a la anterior, pudiendo arrojarse en veinticuatro horas más de 300.000 toneladas de bombas, por equipos que se relevasen después de cada bombardeo. Moscú, y lo que quede de su antigua industria, quizá vuelta a reagrupar en su tor-



no, podría también ser atacado con ingentes cantidades de bombas superpesadas, de 2.000 kilogramos o más. A poco que se reflexione se comprende que la máxima dificultad de este plan no reside en posibilidades técnicas ni tácticas, por no disponer de aparatos de tal capacidad ofensiva y dotados de armas suficientes para defenderse contra los ataques de los cazas rusos. El gran inconveniente es, seguramente, el mismo con que tropezó la Luftwaffe en la batalla de Inglaterra; es decir, necesidad de tiempo para el despliegue de todo el material necesario para acciones ininterrumpidas de esta clase.

En el ejemplo anterior de ataque de una masa de "Heinkel 177" contra Bakú se ha supuesto que de los 11.250 kilogramos disponibles para bombas sólo se em-

pleaban 10.000 kilogramos, quedando así 1.250 kilogramos para emplearlos en armas defensivas. Esta cifra representa el doble de la carga total disponible en el "Hurricane", que estaba conceptuado como el caza inglés más armado; y repasando las características de los principales cazas, monomotores monoplazas angloamericanos, se observa que entre el peso total cargado y el peso en vacío existe una diferencia que varía entre 500 y 700 kilogramos, distribuyéndose, como se sabe, esta carga disponible entre peso de combustible, piloto con paracaídas, armamento, etc. Pues bien: los 1.250 kilogramos del "Heinkel", deducidos de un gráfico en el que se estudia el aparato en vuelo, es decir, con tripulación completa, combustible, etc., quedarían totalmente disponibles para ametralladoras, municionamiento y blindaje suplementario. Estos últimos se reducen modernamente a chalecos blindados para las tripulaciones, estando construídos los depósitos de gasolina, en los aparatos alemanes, de material especial, autoestanco contra las perforaciones, y, en cuanto al peso de ametralladoras y municionamiento, basta recordar que un cañón Hispano de 20 mm., montado en las alas, pesa 28 kilogramos, y 20,3 kilogramos

cada tambor de 60 cartuchos, mientras que los montados en el buje pesan, con órganos accesorios de fijación, etc., 43 kilogramos, y 25,7 kilogramos el tambor de 60 cartuchos.

TETRAMOTOR "HEINKEL-177"

Cuatro motores de 1.460 cv. "D. B. 603".

Gráfico de autonomías, velocidades de crucero y cargas máximas de bombas.

