

Seversky, ingeniero y escritor

Por FERNANDO QUEROL MULLER
Comandante de Aviación.

Todo en Alejandro Seversky es interesante, tanto su vida azarosa y dinámica como sus escritos, agudamente expresivos.

Nacido en Rusia, toma parte activa como aviador en la primera guerra mundial, aun después de serle amputada una pierna, llegando a mandar la Caza del Báltico y, posteriormente, a ser jefe de toda la Aviación naval.

Huyendo del comunismo, se traslada a Estados Unidos, donde conoce a Mitchell, a cuyas pruebas de Newport News asiste. Se hace ingeniero aeronáutico, adopta la nacionalidad americana y en 1931 funda la Casa Seversky (la cual, años después, pasa a llamarse Republic).

Uno de los más famosos aviones diseñados por Seversky—que los prueba personalmente—ha sido el P-47 "Thunderbolt", poderosamente armado, con excelentes características de techo, velocidad y autonomía, estructura sumamente resistente, motor refrigerado por aire, menos vulnerable, y superficie alar calculada con exceso, en previsión de pérdidas por destrozos en combate. Este avión bastaría para acreditar a Seversky como constructor, pues se ha revelado como de excelentes cualidades, sirviendo, ya de caza de escolta, ya de caza bombardero, comportándose como un aparato fuerte y eficaz.

Fecundo publicista, Seversky escribió en 1942 el libro titulado "Intervención del poder aéreo en la victoria". De él y de numerosos artículos publicados en diversas re-

vistas, son las ideas indicadas a continuación, ideas agrupadas y ordenadas de modo que se facilite su exposición sintética.

1.º *El dominio del aire* es una condición necesaria, aunque no suficiente para vencer y hasta para resistir. "Si Alemania no ganó la guerra en los primeros años, debióse—no precisamente a que no bastara la Aviación para ello—, sino a que no logró la superioridad aérea suficiente, por ejemplo, para impedir la evacuación de Dunquerque, para asegurar el dominio constante del Mediterráneo y, sobre todo, para ganar la batalla de Inglaterra a los cazas de la R. A. F., inferiores en número, pero superiores en calidad.

2. *Bloqueo aéreo.* Hasta ahora se combatía a los Ejércitos enemigos y se bloqueaban las vías de aprovisionamiento de su retaguardia, y cuando aquéllos sucumbían, se terminaban las hostilidades al arrollarlos y ocuparse el país adversario.

Hoy día, el combatir a los Ejércitos enemigos tiene un valor secundario; lo principal es bloquear y destruir su retaguardia desde el aire, y cuando ésta sucumbe, la paz llega sin necesidad de destruir aquéllos ni de pasar a ocupar el país cuyas fronteras defienden.

En consecuencia, la antigua misión de aniquilamiento de los Ejércitos es sustituida por el bloqueo de la retaguardia enemiga, tarea que puede llevarse a cabo, más eficazmente y sin oposición, desde el aire. "El bloqueo de una nación se ha convertido en función del poder aéreo. Bloqueo de tres dimensio-



mes, que es mucho más fácil y completo que el de dos."

Al principio de la segunda guerra mundial nadie vió eso claro. No lo vieron los países del Eje, ya que "sus jefes partieron del supuesto erróneo de que la guerra había de desarrollarse por el choque de las fuerzas armadas. Descontaban la posibilidad de que sus organizaciones industriales resultasen afectadas en tanto sus Ejércitos quedasen intactos en el campo. Por eso se atuvieron únicamente al empleo táctico de la Aviación como elemento adjunto a las operaciones de superficie y no concedieron importancia a las posibilidades del bombardeo de gran radio de acción". Tampoco lo vieron los anglosajones, pues creyendo que lo fundamental era la lucha terrestre, y no queriendo malgastar hombres, se dedicaron a enviar mucho material a aliados con un gran potencial humano, como Rusia y China, para que ellos desgastasen a sus enemigos. Si, por el contrario, hubiesen intensificado más el bombardeo estratégico, Alemania habría sido derrotada sin necesidad de armar tanto a Rusia, y ésta no les hubiera dado tantos quebraderos de cabeza una vez llegada la paz.

En cambio, mediada la guerra, todos los beligerantes comprendieron el valor del bloqueo aéreo. Aunque tarde, Japón y Alemania estaban empezando a construir bombarderos de gran radio de acción, y los anglosajones, pujantes de medios, pudieron constituir sus poderosas unidades de bombardeo estratégico. Contra el Japón "la victoria se obtuvo por medio de la potencia aérea, sin necesidad de la invasión por superficie. La doctrina clásica de que una nación no puede ser derrotada mientras su Ejército se halle intacto, ha quedado desacreditada para siempre". De idéntico modo, "si contra Alemania se hubiese empleado el mismo equipo que utilizamos contra el Japón, se hubiese rendido sin necesidad de una invasión".

3.º *Bombarderos de gran radio de acción.* Uno de los puntos en que más insiste Seversky es en la necesidad de construir bombarderos de gran radio de acción, el cual considera debe llegar a ser igual a las dimensiones máximas del teatro de operaciones.

En el Pacífico, "el curso de la guerra varió en favor nuestro cuando el poder aéreo de gran radio de acción intervino en la lucha. Y, por supuesto, el asalto a las islas metropolitanas del Japón fué tarea exclusiva del poder aéreo estratégico". Asalto que se hubiera podido anticipar si Estados Unidos hubieran dispuesto antes de aviones de gran radio de acción.

En Europa, "con aviones de más autonomía, hubiéramos podido atacar a Alemania desde Estados Unidos, ahorrándonos lo siguiente: Batalla del Atlántico, construcción de mercantes y portaviones; construcción, dotación y abastecimiento de bases en Inglaterra, etc., y la guerra nos hubiera salido diez veces más barata".

4.º *Bombas.* Al acabarse la guerra, el Gobierno americano encargó a Seversky—al que se concedió la asimilación a General—un estudio de los efectos de la bomba atómica.

Sostiene que la novedad esencial de la bomba atómica, en su triple poder explosivo, incendiario y radiactivo, y en contraste con la general superestimación de su poder destructor, Seversky se encarga de rebajarlo, llamando la atención sobre el hecho de que los efectos observados lo han sido sobre objetivos frágiles e inflamables, como lo son la mayoría de las casas japonesas. "Si las bombas atómicas lanzadas en el Japón se hubiesen arrojado sobre una ciudad de acero o cemento, como Nueva York o Chicago, no habrían hecho más daño que una bomba rompemanzanas de 10 toneladas. Si Hiroshima y Nagasaki hubiesen sido ciudades modernas de acero y cemento, no habría habido tal hundimiento de casas, ni tal fogata, ni tan tremenda pérdida de vidas. Doscientos B-29, cargados con bombas incendiarias, habrían hecho tanto daño como la bomba atómica, salvo que la pérdida de vidas habría sido notablemente menor."

5.º *Precisión en el bombardeo.* Como es doctrina común entre los tratadistas americanos, Seversky se declara partidario del bombardeo de precisión, escogiendo sus blancos entre los objetivos-clave de la economía enemiga; precisión que es más difícil de lograr de lo que el vulgo se imagina. "La gente empieza a hacer cálculos sobre

cuántas bombas atómicas harían falta para destruir a nuestro posible enemigo, pero olvidan considerar dos factores:

a) La reacción enemiga, que nos derribará muchos de los aviones antes de que lleguen al objetivo.

b) La precisión del bombardeo, que si en ejercicios de paz es de 50 por 100, en condiciones de batalla es a veces de sólo un 3 por 100."

6.º *Defensa.* La mejor defensiva es la ofensiva. "La defensa contra los grandes bombardeos estratégicos no está en los cielos de las regiones atacadas, sino en la destrucción de la ofensiva aérea enemiga en sus puntos de origen."

La Antiaeronáutica tiene una eficacia limitada. "La Antiaérea y los globos de barrera son un paliativo, no un remedio."

Por último, las medidas de defensa pasiva "se dificultan mucho en los países industrializados, porque les es difícil disgregar su población".

En Seversky se da la paradoja de que procediendo de la Armada—de la rama aérea de la Flota rusa—, se desata en frecuentes *diatribas contra el poder naval*. A continuación se reseñan algunas de sus principales apreciaciones en tal sentido:

1.º *La Marina ha perdido su función de arma ofensiva estratégica.*

"La experiencia de la última guerra nos demuestra cómo los grandes bastiones navales fueron cayendo, uno tras otro, ante el ataque aéreo enemigo. Desde el principio, la misión tradicional de la Marina—asumir el dominio de los mares—fué tomada a su su cargo por el poder aéreo." Ello quedó claro desde el principio. "La guerra del Pacífico se inició con un gigantesco y humillante desastre. Nuestros Almirantes se sentían fuertes con todo su potencial aglomerado en Pearl Harbour, listo para enfrentar el poder naval enemigo. Pero llegaron los aviones japoneses y destruyeron aquellas ilusiones. El potencial naval reunido sirvió solamente para ofrecer un blanco más apetecible. Desde entonces nuestras flotas de superficie pudieron desplazarse libremente

sólo dentro de la órbita de nuestro control aéreo."

Las flotas de combate tienden a desaparecer. A medida que el crecimiento de la autonomía de los aviones las vaya empujando adentro se irá limitando el área del mar donde podrán actuar sin temor al peligro aéreo; se irá reduciendo progresivamente el perímetro de su zona de acción y su fin será el de esos peces que se pudren al sol en el limo residual de una charca.

La defensa de los Estados Unidos ya no se puede confiar a la Marina. "Después de todo, un monumento a las pasadas funciones y glorias del poder naval sería menos caro y perjudicial que la creación de una inútil escuadra de siete océanos."

Sin embargo, la Marina tiene aún un papel que cumplir; si ya no la de combate, le está reservada en ciertos casos una misión de transporte. "La Marina perdurará como auxiliar logístico, del mismo modo que la tracción animal perdura en esta época del automóvil."

2.º *La Marina es responsable de haber impedido la ampliación del radio de acción de nuestros aviones.*

"No mucho antes de estallar la guerra, los jefes de la Marina habían conseguido que los aviones del Ejército no volasen más allá de 300 millas mar adentro."

Empezada la guerra, la autonomía de los aviones era minúscula, comparada con las grandes extensiones del Pacífico. "Con aviones de mayor radio de acción hubiéramos atacado al Japón desde Alaska, Australia y las Hawai, y la Marina se hubiese evitado el trabajo de conquistarnos bases desde las cuales nuestros aviones pudieran atacar el territorio metropolitano japonés. Es indudable que en esta misión la Marina cumplió una tarea heroica. Pero no hubiera habido necesidad de conquistar estas bases a tan elevado precio en vidas y materiales si, en años anteriores a la guerra, no hubiera limitado artificialmente el radio de acción estratégico del poder aéreo."

"Cuando la Marina insiste en que ganó la guerra por el hecho de que proporcionó las bases indispensables para el poder aéreo, nos recuerda aquella historia del hombre

que, luego de asesinar a sus padres, exigía se tuviese con él la piedad a que le hacía acreedor su condición de huérfano.”

3.° *La Aviación embarcada tiene poca potencia y es inferior a la terrestre.*

Si se dispone de aviones terrestres transoceánicos, el portaviones está llamado a sucumbir, y con él los aviones embarcados a bordo. “El portaviones es un sustituto del avión de gran radio de acción, con los inconvenientes de ineficacia, vulnerabilidad y coste exorbitante.”

En la campaña del Pacífico se comprobó cómo en la mayoría de las batallas el duelo aéreo empezaba mucho antes que el balístico de los buques de superficie, el cual muchas veces no llegaba ni a producirse, como sucedió en las batallas del mar del Coral, Midway, Salomón, Orientales y mar de Filipinas. En consecuencia, “la Marina ha consagrado el portaviones como nuevo eje de la Flota, pero eso no es nada más que una especie de adrenalina para el desfalleciente corazón del poder naval: prolongará la agonía, pero no evitará el colapso final”.

La Aviación embarcada no sólo es inferior a la terrestre por la extrema vulnerabilidad de sus bases flotantes, sino que, además, los aviones embarcados precisan disponer de una serie de servidumbres y limitaciones que no afectan a los aviones terrestres. Tales son el aumento de peso—tren más reforzado—y la necesidad de tener una pequeña velocidad de aterrizaje, lo cual redundará en perjuicio de sus características.

Pueden agruparse aparte también las ideas de Seversky sobre el *Futuro*; algunas de ellas son:

1.° *Hay que independizar a la Aviación; se logrará cuando “Norteamérica se sacuda el presente letargo”.*

Esto se ha conseguido sólo a medias, pues en 1947 se independizó la rama aérea del Ejército; no así la de la Marina.

2.° *La potencia de un país se medirá por su poder aéreo.* “Preferentemente hay que emplear los presupuestos militares en tener un fuerte poder aéreo, pues en otro caso todas las otras armas, cuando llegue la tercera guerra mundial, no servirán para nada.”

Para conseguirlo hay que poseer una moderna industria aeronáutica—“columna vertebral del país”—y tener desarrollada una amplia Aviación comercial, pues llegada la guerra “la Aviación debe tener asegurado su propio transporte”.

3.° *Norteamérica está especialmente preparada para triunfar en la carrera por el dominio de los cielos, del mismo modo que anteriormente “Inglaterra—por sus especiales condiciones raciales, geográficas y geológicas—triunfó en la carrera por el dominio de los mares”.*

4.° *En la futura guerra, Norteamérica podrá ser agredida a través del Atlántico, del Pacífico o del Ártico.*

Insiste en esta idea, por creer que sus compatriotas se siguen encontrando seguros detrás de los océanos defendidos por la Flota, recordando que “al considerar insalvables los mares que circundan a Norteamérica, puede crearse en el pueblo una errónea mentalidad parecida a la que ocasionó el desastre de los franceses en 1940, cuando éstos confiaban ciegamente en la línea Maginot, que—punto menos que ignorándola—las Panzer alemanas atravesaron en varios lugares.

5.° *Pronto se llegará a autonomías de 60.000 kilómetros.*

Tan partidario es de las grandes autonomías, que en “Intervención del poder aéreo en la victoria” predijo que al cabo de cinco años—recuérdese que el libro se publicó en 1942—se habría llegado a autonomías ecuatoriales, o sea capaces de dar la vuelta al mundo. Predicción demasiado optimista, ya que en 1947 sólo se alcanzaron vuelos sin escala de 18.000 kilómetros, bastante menos de los 40.000 kilómetros que mide un círculo máximo terrestre.

6.° *No necesitaremos bases avanzadas cuando se llegue a las grandes autonomías.*

Las bases avanzadas no presentan más ventaja que el ahorro de combustible. En cambio presentan varios inconvenientes:

a) Son menos seguras, por hallarse menos defendidas por la distancia y las redes de acecho y defensa antiaérea.

b) Son muy caras de sostener, tanto en lo que se refiere al personal de las guarni-

ciones terrestres y navales para defenderlas, como a los transportes marítimos y su escolta, como a las fuerzas aéreas de defensa. Todos los aviones que se dediquen a defender estas bases son sustraídos del esfuerzo principal ofensivo contra el enemigo.

Con las bases avanzadas sucedería lo mismo que "pasa con la Aviación comercial, en la que son más eficaces los vuelos sin paradas intermedias". Igualmente, "en la Aviación militar son de más rendimiento los vuelos emprendidos desde las bases metropolitanas, sin hacer escala en las bases avanzadas".

Estas—añade Seversky—"sólo se emplearán en el futuro para un ataque de sorpresa inicial; exceptuando este caso, las bases alejadas que se pretendan utilizar para un ataque decisivo deberán estar situadas de modo que cualquier contrataque contra ellas suponga para el enemigo correr el riesgo de tener que librar una batalla aérea que resulte definitiva. O lo que es lo mismo, estas bases deben estar emplazadas de modo que puedan verse protegidas por toda nuestra fuerza aérea en potencia. Una base que no pueda reunir tales defensas aéreas, será arrasada instantáneamente por la fuerza aérea contraria".

70. *La futura guerra se entablará entre posiciones muy distantes.*

La primera guerra mundial puede considerarse que fué una guerra de trincheras, de posiciones; en la segunda guerra mundial predominó el movimiento; la tercera guerra mundial será otra vez guerra de posiciones, pero de posiciones muy distantes entre sí, con armas de enormes alcances. Dos adversarios en lados respectivos de la Tierra, cada uno equipado con armas de gran autonomía, serán como dos fortalezas que, poseyendo artillería, fueran a atacar cualquier parte de la fortaleza contraria. Así la guerra, ampliada de escala, volvería a recordar la de 1914-18".

8.° *En la evolución del material aéreo cabe predecir:*

a) Superada la barrera sónica habrá que franquear una nueva, la barrera térmica, cuando las grandes velocidades (del orden

de los 3.000 kms-h.) ocasionen excesivo calor de rozamiento que haga difícil el vuelo pilotado.

b) El amaraje tiene más porvenir que el aterrizaje. Al aumentar las velocidades de crucero aumentarán también las de aterrizaje. Se requerirán bases de mayores dimensiones, y éstas serán más fácil encontrarlas en superficies acuáticas.

c) La propulsión cohete, aplicada a aviones y proyectiles proporcionará cortos alcances, mientras no varíen los combustibles actuales, pues al pretender mayor alcance crece de tal modo la cantidad de combustible necesaria que el peso del cohete resulta excesivo.

d) Los "robots" o armas radiodirigidas serán utilizadas a corta distancia, desde avión a tierra, desde avión a otro avión y desde tierra a avión (o sea como antiaéreo). En cambio no tienen porvenir lanzados a gran distancia, porque a medida que se acercan al blanco disminuye la capacidad de dirección radioeléctrica desde la base de lanzamiento y aumenta la posibilidad de interferencia y desviación por parte del enemigo. "La inteligencia humana siempre encontrará el modo de combatir al "robot".

9.° *Para llegar a la victoria no hará falta una final ocupación militar.*

Si se hizo con Alemania y con el Japón fué: primero, por la inercia de seguir una costumbre tradicional, y, segundo, por la razón política de anticiparse a los rusos en la ocupación de esos países.

En el futuro, si acaso lo único que podrá interesar, por razones económicas o políticas, será "una invasión de civiles (hombres de negocios, educadores, industriales y doctores), pero la invasión, como parte integrante de la victoria militar completa, será cosa que pertenezca al pasado".

En conjunto, Seversky es un espíritu batallador, en varios de cuyos puntos de vista—aviones de gran autonomía, diatribas contra la Marina, etc.—no hace más que recoger y continuar la línea doctrinal de Mitchell, antecesor y maestro de todos los tratadistas aéreos de los Estados Unidos.