

Organización de Ataques de Bombardeo en Masa

Mariscal del Aire SIR ARTHUR HARRIS

(The Journal of the Royal United Service Institution.)

La organización de un ataque en masa por el Mando de Bombarderos de la R. A. F. nunca es una tarea automática o de repetición. Cada ataque es una batalla técnica contra un ejército de técnicos bien organizado, y se proyecta invariablemente de acuerdo con las circunstancias particulares del día o de la noche—circunstancias que difícilmente se repiten en lo futuro—. Esto ocurre en cuanto al bombardeo estratégico de las ciudades industriales alemanas: cambios en las condiciones atmosféricas o nuevos inventos, que causen un cambio radical e inmediato en la táctica, harán que una batalla aérea sobre una ciudad alemana difiera totalmente de otra. La Batalla de Hamburgo, que se llevó a cabo durante una semana de tiempo ideal para el bombardeo y contra una fuerza de cazas nocturnos temporalmente desorganizada, tuvo muy pocos rasgos similares a la de Berlín, cuyo primer asalto se llevó a efecto en gran escala en los primeros meses de invierno, cuando el tiempo es generalmente desfavorable, y en la cual hubo que hacer frente a una defensa aérea reorganizada y reforzada.

La diferencia entre uno y otro ataque se hizo más evidente cuando tuvimos que desviar parte de nuestras fuerzas, dedicadas al bombardeo estratégico de las industrias alemanas, hacia la destrucción de las defensas enemigas contra la invasión de Francia, que era un objetivo mucho más apremiante. Por diferentes que sean los otros factores, los objetivos atacados en 1943 casi siempre tenían de común el que se trataba de grandes áreas y bien pobladas. En el invierno y la primavera de 1944, al finalizar la primera etapa de la Batalla de Berlín, el Mando de Bombarderos tuvo que reorganizar su método de ataque para poder llevar a cabo la destrucción de objetivos tales como centros ferroviarios, depósitos de municiones o almacenes militares, que cubrían extensiones relativamente pequeñas. Más tarde, al aproximarse el día de la invasión, los objetivos se redujeron al tamaño de una batería de cuatro cañones o una hilera de postes de estaciones de radio—unidades en el sistema defensivo alemán que era vitalmente importante ponerlas fuera de acción durante las horas críticas del desembarco—. Nunca se había puesto a prueba la flexibilidad de nuestra organización como en esta ocasión, especialmente si se tiene en consideración que al mismo tiempo era necesario continuar el bombardeo estratégico de los grandes sectores industriales de Alemania para evitar la reconstrucción de industrias esenciales de guerra. Una noche, el Mando de Bombarderos tenía que lanzar dos o tres mil toneladas de altos explosivos en una gran variedad de blancos pequeños, pero vitales en Francia, y la noche siguiente las tres y media hectáreas de las fábricas de Krupp, a la vez que otras zonas en Essen, serían ataca-

das por la misma fuerza con la misma cantidad de bombas explosivas e incendiarias.

Por lo general, la organización ha sido resultado de la experiencia obtenida en el campo de batalla; no ha sido nunca nuestra táctica desarrollar un sistema de ataque sin antes probar su eficacia, generalmente en pequeña escala, en el campo de operaciones. En 1941 se empleó un nuevo equipo que, sin duda, permitiría la sincronización de nuestros ataques con mayor precisión; ya sería posible asegurar, minuto más o menos, la llegada a una hora fija de cada escuadrón de bombarderos a un punto designado sobre territorio enemigo. Por consecuencia, el ataque resultaría mucho más concentrado que antes en cuanto a tiempo, y como resultado, en cuanto a espacio. Este equipo fué probado primeramente en unos cuantos aviones en vuelos sobre Alemania, y cuando se supo el resultado de la prueba se decidió no volverlo a usar hasta que fuera posible instalarlo en una fuerza considerable. Entonces, en la primavera de 1942, se proyectaron los primeros ataques de "saturación", ataques considerados como de gran escala para aquella época. Se calculó hasta el último minuto la llegada de cada avión sobre su blanco, y el propósito era que toda la fuerza pasara sobre el objetivo en el menor tiempo posible. De las pruebas en pequeña escala en 1941 se desarrollaron los ataques en 1943, que causaron cientos de incendios en unos cuantos minutos, e impidieron a las defensas activas concentrar su fuego sobre un solo avión a la vez.

Se ha descubierto que mientras más corto es el ataque, más tiempo ocupa el proyectarlo. Pero no se pueden hacer planes detallados por anticipado cómodamente, suponiendo condiciones meteorológicas hipotéticas. Tan pronto como se sabe el pronóstico del tiempo para la noche, se elige el objetivo, siguiendo un período de trabajo intenso por parte de los Oficiales de mi Estado Mayor. Ellos fijan la altura a que los varios tipos de aviones han de volar, la hora oportuna a que deben llegar mil aviones sobre el objetivo, según lo dicten las condiciones del tiempo y otros factores, y proyectan la ruta o rutas que deben seguir y coordinan las fases del ataque para evitar que haya choques entre los aviones y que las bombas de un avión no caigan sobre otro que vuela a menor altura. Además, no es solamente sobre el objetivo donde los aviones deben mantenerse unidos, pues si alguno se extravía sobre territorio enemigo, en la ruta hacia el objetivo o a su regreso, aumentaría considerablemente el riesgo de encontrar cazas o fuego de artillería antiaérea. Dirigir mil bombarderos con tal precisión durante un vuelo de más de 1.500 kilóme-

tros a oscuras, y a menudo dentro o sobre las nubes, requiere no solamente una organización sumamente minuciosa, sino también una cabal comprensión de la técnica científica más avanzada. A medida que la ofensiva progresa aumenta la necesidad de centralizar los programas de operaciones. A principios de la guerra a menudo se le podía dejar a cada grupo de bombarderos elegir su ruta y la hora de llegada sobre el objetivo, con ciertas limitaciones; pero ahora esto causaría demasiada confusión—la posición de cada escuadrón de bombarderos durante la operación tiene que ser seleccionada por Oficiales del Estado Mayor que puedan contemplar el complejo plan en su totalidad—. Al hacer las decisiones acerca de la ruta, la sincronización o cualquier otro detalle, debe tenerse en cuenta no solamente la armonía de la operación en sí, sino también la presencia del enemigo, que nos impone la necesidad de escoger entre una infinidad de ventajas mutuamente incompatibles. Por ejemplo, la ruta siempre tiene que ser una combinación de tres principios importantes: debe ser lo más directa posible; debe evitar zonas defendidas, y debe despistar al enemigo, para que no sepa el objetivo de los bombarderos tan pronto éstos lleguen a sus costas, o la ruta que han de seguir después del ataque.

De la misma manera que los ataques en masa de las ciudades industriales alemanas se proyectaron y organizaron después que varias técnicas de navegación y bombardeo habían sido probadas por un número reducido de aviones de combate, los ataques por el Mando de Bombarderos a las líneas de comunicaciones del Ejército alemán, sus abastecimientos y sus defensas en Francia fueron el resultado de la experiencia de un pequeño número de tripulaciones que atacaron las fábricas de aviación alemana en Francia durante el invierno de 1943-44. En 1943 el desarrollo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, equipada con bombarderos pesados, proyectados para el bombardeo diurno, permitió al Mando de Bombarderos abandonar el bombardeo de fábricas aisladas, lo que los americanos hacían muy bien, y concentrar sus ataques sobre los principales sectores industriales de Alemania. Pero cuando se acercase la hora de la invasión de Francia se necesitarían las dos fuerzas de bombardeo aliadas para desorganizar el sistema de ferrocarriles del norte de Francia y para abrir una brecha a través del muro del Atlántico. Es más, existía una necesidad urgente de bombas, un peso enorme que sólo los "Lancasters" y los "Halifaxes" de la R. A. F. podían cargar—las cargas de bombas, desde luego, serían aún más pesadas en ataques de corta distancia a objetivos en Francia que lo que habían sido en los ataques a objetivos distantes en Alemania. La fuerza atacante, por consiguiente, tuvo que aprender una técnica completamente nueva. Inmediatamente después de la Batalla de Berlín, el más difícil y más especializado de todos los ataques del Mando contra grandes áreas industriales, los tripulantes tuvieron que aprender a arrojar de noche la misma cantidad de bombas sobre un blanco la centésima parte, o menos, de tamaño que sus objetivos normales.

Era evidente que el problema sólo podía resolverse teniendo un control mucho más rígido sobre cada

fase del ataque que el que se había tenido en el bombardeo de los sectores industriales alemanes, desde el momento que se definía el pequeño objetivo por medio de luces hasta el lanzamiento de la última bomba. Al mismo tiempo hubo que desarrollar nuevos métodos para identificar el objetivo; naturalmente, marcar una sección de unas cuantas millas cuadradas sería de poco valor para indicar un solo edificio. Mientras la fuerza principal atacaba a Berlín, el invierno pasado, la tarea de los tripulantes de unos cuantos "Lancasters" era desarrollar y mejorar los métodos ya existentes para emplearlos en una serie de ataques a factorías que trabajaban para los alemanes en Francia. La bomba de 12.000 libras, que es un arma eficazísima para bombardear pequeños objetivos, fué usada frecuentemente, y casi todos los ataques tuvieron éxito. En una ocasión los "Lancasters" demolieron una pequeña, pero muy importante fábrica de agujas imantadas, que consistía únicamente en dos edificios, situada a cientos de millas de la costa francesa y que estaba completamente cubierta por nubes. La técnica era indudablemente adecuada y, para principios de marzo, había sido desarrollada hasta tal punto, que podría ser usada por cientos de aviones.

Más de mil toneladas de bombas de alto poder destructor fueron lanzadas sobre centros ferroviarios, uno tras otro, destruyendo grandes cantidades de material rodante, raíles, talleres de reparaciones, tinglados de locomotoras e instalaciones de todas clases, con el resultado de que para el 6 de junio los ferrocarriles franceses estaban completamente desorganizados y los refuerzos que trataron de llegar a Normandía durante las semanas subsiguientes fueron desorganizados y casi nunca llegaron al campo de batalla.

Finalmente, en las últimas semanas antes de la invasión se le dió al Mando la tarea de destruir objetivos en realidad pequeños, pero de gran importancia, tales como posiciones de artillería de costa o antenas de radio. Otra vez, un ataque coordinado de cientos de aviones, cada uno cargado con cinco, seis o más toneladas de bombas, resultó ser el método correcto para hacer blanco en objetivos tan sumamente difíciles; las bombas se lanzaban sobre un área restringida y la ley de probabilidades aseguraba impactos directos sobre los cañones de costa de gran peso allí emplazados. La noche antes de la invasión, mil aviones de cuatro motores lanzaron 5.500 toneladas de bombas y silenciaron o desorganizaron el fuego de las diez baterías de costa en el sector seleccionado para el desembarco.

Mientras estos nuevos métodos de ataque nocturno se estaban desarrollando y utilizando, el Mando de Bombarderos no dejó de mantener la ofensiva contra las industrias en Alemania. Grandes e importantes zonas en Frankfurt, por ejemplo, fueron demolidas durante la primavera, y otro fuerte bombardeo a las fábricas de Krupp, en Essen, destruyó todas las reparaciones que le habían hecho en 1943. La planta fué averiada por primera vez en 1943. El bombardeo estratégico de las industrias alemanas, que tanto ha debilitado a los Ejércitos alemanes, continuó mientras se hacían los preparativos para la ofensiva final en todos los frentes. La ofensiva aérea continuó hasta el fin.