*El dominio del aire*

Por Giulio Douhet traducido por

Dino Ferrari

Nuevo sello de

AIR FORCE HISTORIA Y PROGRAMA DE MUSEOS

Washington DC

1998

COPYRIGHT, 1942, POR COBARDE-McCann, INC.

Reimpreso en 1983 por la Oficina de Historia de la Fuerza Aérea. Biblioteca del Congreso Datos de catalogación

Douhet, Giulio, 1869-1930. El dominio del aire.

Traducción de Il dell'aria Dominio.

Reimprimir. Originalmente publicado: Nueva York: Coward-McCann, 1942.

1. Potencia de aire. I. Título.

UG630.D62 1.983.358,483-19318

ISBN 0-912799-10-2

Nuevo sello en 1998 por Air historia de la fuerza y ​​el Programa de Museos

En venta por la US Government Printing Office Superintendente de Documentos, Mail Stop: SSOP, Washington, DC 20402-9328

ISBN 0-16-049772-8

## PREFACIO

En el panteón de los voceros del poder aéreo, Giulio Douhet tiene el centro del escenario. Sus escritos, más a menudo citados que tal vez en realidad leer, aparecen como extractos y aforismos en los escritos de numerosos otros voceros del poder aéreo, los abogados y críticos. Aunque una figura muy controvertida, la versy muy contro- que lo rodea nos ofrece un testimonio del valor y la profundidad de su trabajo, y la necesidad de que los pilotos de hoy se familiaricen con su pensamiento.

El desarrollo progresivo de la fuerza aérea hasta el punto que, hoy en día, es más correcto referirse a poder aeroespacial no ha sido superado La noción de Douhet en lo más mínimo De hecho, en muchos sentidos, los tipos de capacidades tecnológicas que nos gustan como mundial proveedor de energía de aire dan fe de la amplitud de su visión. Douhet, junto con el "boom" Hugh Trenchard de Gran Bretaña y William "Billy" Mitchell de los Estados Unidos, es justamente reconocido como uno de los tres grandes portavoces de la era temprana poder aéreo. Esta reimpresión se ofrece en el espíritu de continuar el diálogo que Douhet a sí mismo de manera perceptivamente comenzó con la primera edición de este libro, publicado en 1921. Los lectores también pueden encontrar muchas cosas que no están de acuerdo en este libro, pero también mucho que sea de valor perdurable . La necesidad vital de Douhet'

El historiador Dr. Richard P. Hallion La Fuerza Aérea

Comité Asesor Histórica de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos

(1 de septiembre, 1983)

El teniente general Charles G. Cleveland, USAF

*Comandante,* Universidad del aire

El Sr. DeWitt S. Copp

La Agencia Nacional de Voluntarios

El Dr. Alfred Hurley

Bergantín. Gen., USAF, Retirado del Norte de Texas Universidad del Estado

Sr. David E. Place

*El Consejo General,* USAF

El Dr. Philip A. Crowl Annapolis, Maryland

El general Bryce Poe II, USAF, Retirado Alexandria, Virginia

El Dr. Warren W. Hassler, Jr. Universidad Estatal de Pensilvania

El teniente general Winfield W. Scott, Jr.

*Superintendente,* Academia de la USAF

Bergantín. El general Harris B. Hull, USAF, Retirado

Administración Nacional de Aeronáutica y Espacio

El Dr. David A. Shannon (Presidente) Universidad de Virginia

## Introducción del editor

Mucho antes de la edad de vuelo con motor, los hombres soñaban con el empleo de naves aéreas como armas de guerra. Cuando a finales del siglo XVIII, los hermanos Montgolfier demostraron vuelo libre por medio de un balón cerca de París, otros casi inmediatamente especularon sobre su aplicación a la batalla. En 1794 el gobierno francés estableció una unidad de globo ejército a los efectos del reconocimiento. A través del siglo XIX, otros establecimientos militares experimentaron con barcos más ligeros que el aire, no sólo para la observación, sino para el ataque, incluyendo un esfuerzo por parte de un teniente austríaco para bombardear la ciudad de Venecia. En el momento del exitoso vuelo de los hermanos Wright en 1903, el mundo estaba anticipando la aviación militar. Dentro de una década, en una guerra entre Italia y Turquía, el vuelo a motor por primera vez se convirtió en parte integral de la conducción de las operaciones militares.

Pocos pensadores de esa época, o cualquier otra, eran más prominentes en el pensamiento aire potencia que el soldado y escritor italiano, Giulio Douhet. Nacido en Caserta en 1869 y puesto en servicio en el ejército italiano en Artillería en 1882, Douhet en 1909 comenzó a pensar seriamente sobre el impacto de los aviones. Él ordenó a una de las primeras unidades aéreas del ejército y dirigió la Sección de Aviación del Ejército; para el año 1915, año en Italia entró en la Primera Guerra Mundial, que ya había formulado una parte sustancial de sus teorías, en particular, la idea de obligar a una nación enemiga a capitular por medio de una campaña de bombardeos dirigidos contra la moral de su población. Cuando el ejército italiano quedó atrapado en un sangriento punto muerto con Austria, Douhet propuso sólo un ataque de este tipo contra las ciudades de Austria por una fuerza atacante independiente de 500 aviones. Sus ideas fueron rechazadas,

1Lee Kennett, Una historia del bombardeo estratégico (Nueva York, 1982) 1-9.

viii

consejo de guerra y encarcelado durante un año. En 1918 fue llamado para dar servicio al frente de la Oficina Central italiana Aeronáutica. Exonerado, finalmente, en 1920, y promovido a oficial general en 1921, el mismo año publicó el dominio del aire, Douhet pronto se retiró del servicio. A excepción de unos pocos meses breves como la cabeza de la aviación en el gobierno de Mussolini en 1922, pasó la mayor parte del resto de su vida escribiendo y dando a conocer sus ideas sobre el poder aéreo.

Mucho de lo que Douhet propuso no era original con él, pero su eran quizás el más coherente, la más sistemática, y los escritos proféticos más poder aéreo de la época. Más que cualquier otro pensador, Douhet abordó las cuestiones básicas que los teóricos militares han confrontado desde el inicio del combate organizado. En el pensamiento de Douhet, aviones altera el carácter fundamental de la guerra, y se expuso el caso a un nivel de abstracción y generalización que elevó el argumento de principio y el cuerpo de pensamiento en su conjunto a la teoría. En esta teoría, el poder aéreo se convirtió en el uso del espacio de la superficie de la tierra para decidir la guerra a la superficie de la tierra. Se refirió a la organización y el empleo de aeronaves en generalidades independientes del tiempo, el lugar, la tecnología, e incluso independientemente de la naturaleza de la guerra en sí.

Después de su muerte en 1930, los escritos de Douhet fueron traducidos al francés, alemán, ruso y Inglés y difundan ampliamente en los establecimientos militares occidentales. De acuerdo con algunos líderes militares de la época, su

2Para los estudios de la vida y el pensamiento de Douhet, consulte a Edward Warner, "Douhet, Mitchell, Seversky: Las teorías de la guerra de aire", en Los fabricantes de estrategia moderna: Pensamiento Militar de Maquiavelo a Hitler, ed. Edward Mead Earle (Princeton, NJ, 1943), 485-497; Bernard Brodie, "La herencia de Douhet," Air University Quarterly Review, VI (1953), 64-69, 120-126. Kennett, Una historia del bombardeo estratégico, 54-57.

ix

pensando tenido gran impacto en la doctrina de aire y organización. Ciertamente, la dirección del cuerpo de aire del ejército de Estados Unidos lo consideraba importante. Una traducción del dominio del aire estaba disponible en la Escuela Táctica del servicio aéreo ya en 1923, y extractos de sus obras se distribuyeron en la Escuela a principios de 1930. En 1933, el jefe del cuerpo de aire, mayor general Benjamin Foulois, envió 30 copias mimeografiadas de un artículo sobre las teorías de Douhet al presidente del Comité de Asuntos Militares, llamando el estudio "una excelente exposición de ciertos principios de la guerra aérea. "3

Hoy en día la extensión de su influencia y la originalidad de su pensamiento siguen siendo en gran controversia entre los estudiosos y pilotos. Sin embargo, prácticamente todos ellos están de acuerdo en que "sintetiza y se articula un cuerpo de pensamiento que se había producido en su totalidad o en parte, a muchos otros.", Que "sus teorías tenían una audacia barrido y grandeza que sus críticos no podían igualar", y que aviadores "lo encontraron útiles para argumentar a favor de una fuerza aérea independiente y suministrar un marco conceptual para el próximo año...." 4 "Douhet declaró el caso para el poder aéreo, ya que nadie más lo hizo con todas las paradas fuera," escribió otro historiador recientemente. "Los que leen el dominio del aire, tarde o temprano, a menudo se encuentran en negrita confirmación de las ideas agitación en su propia mente." 5

Mucho de lo que él predijo, por supuesto, resultó ser incorrecta. aviación táctica altera la naturaleza de la tierra y la guerra naval y así contribuyó al resultado de la Segunda Guerra Mundial que unos historiadores han sugerido que su influencia sobrepasó la de las campañas de bombardeo estratégico contra Alemania y Japón. Douhet descuidado casi por completo el tema de la selección de objetivos. Él muy sobreestimado la destrucción física de una tonelada de bombas e igualmente subestimar la capacidad de la defensa para derrotar a atacar a las fuerzas aéreas. Escribiendo en 1953, el fallecido Bernard Brodie, el mayor

3Citado en Robert Frank Futrell, ideas, conceptos, Doctrina: Una historia del pensamiento básico en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, 1907-1964 (. Base Aérea Maxwell, Alabama, 1971) 35; General Giulio Douhet, "la guerra de aire," trans. La señora Dorothy Benedict, diciembre de 1933, manuscrito mimeografiado en la Oficina de la historia de la fuerza; Giulio Douhet, Guerra Aérea, trans. al francés por Jan Romeyer, trans. al Inglés por Luis R. Bellanger (Maxwell Field, Ala., 1933) manuscrito en la Biblioteca del Ejército, el Pentágono. Ver también el desarrollo de Aire Doctrina en el brazo del Ejército del Aire, 1917-1941, 48-52 (División Histórica USAF, Base Aérea Maxwell, Alabama, 1955.); Raymond R. Flügel, Estados Unidos Air Power Doctrina: Un estudio de la influencia de William Mitchell y Giulio Douhet en la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo, 1921-1935 (Tesis de doctorado, Universidad de Oklahoma, 1965),

4Edward Homze, "La Experiencia Continental", en la potencia de aire y Guerra: Las Actas del Simposio de Historia Militar Octava, Estados Unidos Academia de la Fuerza Aérea, 18 al 20 de octubre de 1978, eds. Alfred F. Hurley y Robert C. Ehrhart (Washington, 1979), 42.

5Kennett, Historia del bombardeo estratégico, de 57 años.

X

de los estrategas militares estadounidenses de la época posterior a la guerra, dijo que la "Batalla de Inglaterra resultó en una victoria absoluta para la defensa y los alemanes atacan fueron en ese momento, literalmente, siguiendo los preceptos de Douhet." Brodie llamó "errores demostrables... Considerable y, a veces muy cruda." De Douhet Sin embargo, al mismo tiempo, "sus ideas son más impresionante que sus fracasos", y sus "pensamientos son en realidad más válida hoy que durante su vida." comparándolo con Billy Mitchell, Brodie llegó a la conclusión de que Mitchell de "pensamiento táctico era más que estratégica, y los acontecimientos han confirmado tan plenamente y lo reivindicado que su escritura es hoy completamente de fecha de una manera que no es de Douhet." 6

Esta reimpresión de la traducción 1942 Inglés de obras de Douhet, mientras titulado dominio del aire, en realidad se compone de cinco piezas separadas: la edición original 1921 del dominio del aire, una segunda edición de 1927, una monografía 1928 titulado "Aspectos probables del futuro guerra ", un polémico artículo de 1929 llamado 'Recapitulación', y el estudio de 1930 'la guerra de 19-.' El volumen se reproduce por la Oficina de la historia de la fuerza como parte del Proyecto Guerrero. Transportando a nosotros mismos de nuevo a la década de 1920, más allá no sólo el Vietnam y Corea Wars, pero casi dos décadas antes de la Segunda Guerra Mundial, nos convertimos en observadores silenciosos del drama de la historia del poder aéreo. Sabiendo lo que ocurrió después de Douhet escribió, podemos probar nuestra comprensión, encontrar los supuestos y las conclusiones de Douhet que resultó ser falsa, y leer con asombro los que resultó ser cierto. Parte de lo que ha escrito hoy parece casi sin tiempo, "principios", tal vez el empleo de aviones en la guerra. Giulio Douhet era un profeta. Desde la perspectiva de hoy, todavía lleva reflexión. pensar seriamente acerca de la naturaleza de la guerra y el papel del poder aeroespacial no cese en nuestra vida para ser de valor.

RHK

JPH

6Brodie, "Herencia de Douhet", 64, 126.

***Prefacio***

La primera edición de El dominio del aire fue publicado en 1921 bajo los auspicios del Ministerio de 'guerra. En los años transcurridos desde entonces muchas de las ideas incorporadas en la presente edición se han puesto en práctica. De hecho, los puntos cardinales del programa para la defensa nacional que propuse han sido aceptadas e incorporadas en la organización de las fuerzas armadas de la nación; a saber:

1. La coordinación de ejército, la marina y la fuerza aérea bajo un mando unificado, un concepto que propuse en la edición de 1922 de la Defensa Nacional.
2. La constitución de un Consejo, después de un Ministerio, de la aeronáutica.
3. Una distinción entre una fuerza independiente del aire y de la aviación auxiliar, poniendo así en marcha un concepto que sostuve a ser de vital importancia para la defensa nacional y en correspondencia con los hechos de la situación actual.

Puede parecer que si mis ideas han sido aceptadas y puestas en práctica, no hay necesidad de una segunda edición de mi libro. Pero creo que hay una necesidad de ella, y aquí están mis razones para volver a imprimir lo que escribí entonces y añadiendo a la misma una segunda parte:

Cuando escribí la primera versión en 1921, más de diez años habían pasado desde que expresé las ideas expresadas allí. Durante todos esos años que había estado tratando con todas mis fuerzas para llevar a casa la realización de la importancia de la fuerza aérea, pero todos mis esfuerzos encontré con la derrota a manos de las autoridades militares y la burocracia gubernamental. Por último, en 1921, debido a un cambio de circunstancias que no necesita ser mencionado aquí, tuve éxito en conseguir que publica el Ministerio de Guerra y distribuido entre el personal del ejército y la marina. Este fue el primer éxito ganado por mis largas y arduas labores. Pero en ese momento, con el fin de lograr algo práctico y útil para mi país, tuve que tener cuidado

xii *Prefacio*

no oponerse demasiado fuertemente ciertas nociones firmemente sostenidas en lugares altos. Por lo tanto, me vi obligado a castrar a mi pensamiento, limitándome a los fundamentos indispensables, y esperar a que las circunstancias más favorables antes de presentar mis ideas en su totalidad. Afortunadamente, las condiciones son diferentes hoy en día. Voluntaria o involuntariamente, las autoridades militares han tenido que modificar sus puntos de vista sobre el brazo de aire. El primer paso ha sido tomado; y ahora es apropiado que yo debería redondear mis pensamientos sobre el tema de la fuerza aérea. Por lo tanto, la parte II del Libro Primero debe considerarse complementaria a la Parte I.

Las ideas expresadas en esta segunda parte se parecen audaz, tal vez extraño, pero estoy seguro de que ellos también harán su camino y finalmente ser aceptados como los demás. Es sólo una cuestión de tiempo.

solIulio Douhet

*[Segunda Edición, 1927]*

xiii

### Contenido

Libro uno: *El dominio del aire* 1

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| PARTE I |  |  | 3 |
| Capítulo | yo | La nueva forma de guerra | 3 |
|  | II | La Fuerza Aérea Independiente | 34 |
|  | III | guerra aérea | 49 |
|  | IV | La Organización de Guerra Aérea | 69 |
| PARTE II |  |  | 93 |

LIBRO Dos: *Los aspectos probables de*

*La guerra del futuro* 143

Libro Tres: *Recapitulación* 209

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | | Introducción | 211 |
| Capítulo | yo | Aviación auxiliar | 215 |
|  | II | Defensa aérea | 235 |
|  | III | La batalla aérea | 244 |
|  | IV | El Campo Aéreo A medida que el Decisivo |  |
|  |  | Campo | 251 |

xiv

### Contenido

LIBRO CUARTO: La guerra de 19- 293

PARTE I295

[Introduction295](#_TOC_250000)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Capítulo | yo | Las causas del conflicto | 296 |
|  | II | La Preparación Moral | 297 |
|  | III IV  V | La preparación intelectual del material Preparación- Francia y Bélgica  El material Preparación- Alemania | 298  313  337 |
| PARTE II |  |  | 349 |
|  | VI | Plan de operaciones de los aliados | 349 |
|  | VII | Plan de Operaciones de Alemania | 355 |
|  | VIII | La batalla del 16 de junio | 371 |
|  | IX | Operaciones del 17 de junio | 390 |

***Libro uno***

***El dominio del aire***

*Originalmente publicado en forma de libro en 1921.*

PARTE I

## CAPÍTULO I

***La nueva forma de guerra***

LA TÉCNICA medios de guerra

AERONÁUTICA abrió a los hombres un nuevo campo de acción, el campo del aire. Al hacerlo, necesariamente creado un nuevo campo de batalla; porque dondequiera que dos hombres se encuentran, el conflicto es inevitable. En realidad, la aeronáutica se emplean ampliamente en la guerra mucho antes de cualquier uso civil estaba hecha de él.1 Aún en su infancia en el estallido de la Primera Guerra Mundial, esta nueva ciencia recibió luego un fuerte impulso al desarrollo militar.

El uso práctico del brazo de aire era en un principio sólo entiende vagamente. Este nuevo brazo había surgido de repente en el campo de batalla; y sus características, radicalmente diferentes de las de cualquier otro brazo empleado hasta ese momento, estaban todavía sin definir. Muy pocas posibilidades de este nuevo instrumento de guerra fueron reconocidos cuando apareció por primera vez. Muchas personas tomaron la posición extrema que era imposible luchar en el aire; otros admitieron única que podría resultar un auxiliar útil para medios de guerra ya existente.

Al principio, la velocidad y la libertad de acción del brazo del avión-aire utilizado principalmente en el que se considere comienzo causadas principalmente un instrumento de exploración y reconocimiento. Luego poco a poco la idea de utilizarlo como un buscador de gama- para la artillería creció. A continuación, sus ventajas evidentes sobre la superficie significa llevaron a su ser usado para atacar al enemigo en y detrás de sus propias líneas, pero no dio gran importancia a esta función porque se pensaba que el avión era incapaz de transportar cualquier carga pesada de material ofensivo . Entonces, como la necesidad de contrarrestar las operaciones aéreas enemigas se hizo sentir, cañones antiaéreos y los llamados aviones de caza llegaron a existir.

1Fue empleado por primera vez por Italia en Libia durante la guerra ítalo-turca de 1911- 12 para tareas de reconocimiento y enlace purposes.-Tr.

3

*4La mando de las Aire*

Por lo tanto, con el fin de satisfacer las demandas de la guerra aérea, se hizo paso necesario a paso para aumentar la potencia aérea. Pero debido a las necesidades que tenían que ser cumplido se manifestaron durante una guerra de gran alcance, el aumento resultante fue rápida y agitada, que no suene y ordenada. Y lo que el concepto lógico de utilizar la nueva arma aérea únicamente como un auxiliar del ejército y la marina prevaleció durante casi todo el período de la Primera Guerra Mundial. Fue sólo hacia el final de la guerra que surgió la idea, en algunas de las naciones beligerantes, que podría ser no sólo posible, sino aconsejable confiar la fuerza aérea con misiones ofensivas independientes. Ninguno de los contendientes totalmente trabajado a cabo esta idea, sin embargo, tal vez porque la guerra terminó antes de que significa el derecho para accionar la idea llegó a estar disponible.

Ahora, sin embargo 2, esta idea ha surgido de nuevo y parece estar impresionando a sí mismo en gran medida de las autoridades nacionales más preocupados por estos asuntos. Es, de hecho, la única respuesta lógica a la necesidad imperiosa de defensa contra estas nuevas armas de guerra. En esencia el hombre vive cerca de la superficie de la tierra, y no hay duda que comenzó su lucha allí. No sabemos si, cuando empezó a navegar por los mares, que consideraba la guerra naval como un mero auxiliar de operaciones de tierra; pero sí sabemos que desde tiempos inmemoriales hemos estado luchando en el mar de forma independiente, aunque en cooperación con las fuerzas terrestres. Hoy, sin embargo, el cielo es de mayor interés para el hombre, que viven en la superficie de la tierra, que es el mar; y nada, por lo tanto,

Aunque un ejército es principalmente una fuerza terrestre, que posee medios navegables de la guerra que se puede utilizar para ayudar a integrar sus operaciones en tierra; y ese hecho no excluye que Realiza de la marina, exclusivamente con sus propios medios navales, misiones de guerra de la que se excluye totalmente el ejército. Del mismo modo, mientras que un marino es principalmente una fuerza de mar, que posee medios terrestres de guerra que se puede utilizar para AS-sist e integrar sus operaciones navales; y ese hecho no impide que el ejército de llevar a cabo misiones de guerra exclusivamente con sus propios medios terrestres, totalmente independiente de cualquier medio navales. en igual

2 1921, tres años después del final de la War.-Tr. Mundial

*El Comando de el AIR5*

manera, tanto el ejército y la marina también pueden poseer medios aéreos para ayudar e integrar sus respectivas operaciones militares y navales; pero eso no excluye la posibilidad, la viabilidad, incluso la necesidad, de tener una fuerza aérea capaz de llevar a cabo misiones de guerra exclusivamente con sus propios medios, a la exclusión completa del ejército y de la marina.

En tal caso, una fuerza aérea lógicamente debe conceder la misma importancia que el ejército y la marina y llevan la misma relación con ellos, ya que ahora tienen el uno al otro. Obviamente, tanto el ejército y la marina, cada uno en su propio campo, deben operar hacia el mismo objetivo-Le., Para ganar la guerra. Deben actuar en consecuencia, pero de forma independiente el uno del otro. Para hacer una depende de la otra limitaría la libertad de acción del uno o el otro, y por lo tanto disminuir su eficacia total. Del mismo modo, una fuerza aérea en todo momento debe cooperar con el ejército y la marina; pero debe ser independiente de los dos.

En este punto me gustaría delinear los aspectos generales del problema al que nos enfrentamos hoy y hacer hincapié en la gran importancia de la misma. Ahora que somos liberados de la presión de la Primera Guerra Mundial, con sus métodos de prueba y error, nos corresponde trabajar hacia la solución de este problema mediante un método completamente diferente, se calculaba que nos obtenga el máximo rendimiento con el mínimo de esfuerzo.

El estado debe realizar dicha disposición de sus defensas como se lo puso en la mejor condición posible para sostener cualquier guerra futura. Sin embargo, con el fin de ser eficaces, estas disposiciones para la defensa deben proporcionar medios de guerra adecuado para el carácter y la forma guerras futuras pueden asumir. En otras palabras, el carácter y la forma asumida por la guerra del futuro es la base fundamental sobre la cual depende de lo que las disposiciones de los medios de guerra proporcionarán una defensa muy eficaz del estado.

Las formas predominantes de organización social han dado guerra un carácter de totalidad, que es nacional, la población entera y todos los recursos de una nación son absorbidos en las fauces de la guerra. Y, puesto que la sociedad está ahora definitivamente evolucionando a lo largo de esta línea, que está dentro del poder de la previsión humana a ver ahora que las guerras del futuro serán

*6 El mando de las Aire*

total en el carácter y alcance. Aún limitándonos a los estrechos límites de la previsión humana, podemos, sin embargo, el estado, con toda seguridad, que los probables guerras futuras serán radicalmente diferentes en carácter de las del pasado.

La forma de cualquier guerra y es la forma que es de interés primordial para los hombres de guerra depende de los medios técnicos disponibles de guerra. Es bien sabido, por ejemplo, que la introducción de armas de fuego era una poderosa influencia en el cambio de las formas de guerra en el pasado. Sin embargo, las armas de fuego sólo había un desarrollo gradual, una mejora sobre los motores antiguos de la guerra, como el arco y la flecha, la ballesta, la catapulta, etcétera-utilizando la elasticidad de los materiales sólidos. En nuestra propia vida hemos visto cómo la gran influencia de la introducción de pequeño calibre, armas de fuego rápido, junto con alambre de púas, ha tenido sobre la guerra terrestre, y cómo el submarino cambiado la naturaleza del mar warfare.3 También hemos asistido en la introducción de dos nuevas armas, el brazo de aire y gas venenoso. Pero todavía están en su infancia, y son completamente diferentes a los otros en carácter; y todavía no podemos estimar con exactitud su potencial influencia en la forma de guerras futuras. No hay duda de que la influencia será grande, y no tengo ninguna duda en afirmar que será conocido hasta ahora por completo malestar todas las formas de guerra.

Estas dos armas se complementan entre sí. Química, que ya nos ha proporcionado el más potente de explosivos, ahora nos amueblar con gases venenosos incluso más potentes, y bacteriología nos puede dar los aún más formidables. Para tener una idea de la naturaleza de las guerras del futuro, solo hay que imaginar lo que el poder de destrucción que nación poseería cuya bacteriólogos debe descubrir los medios de difusión de epidemias en el país del enemigo y, al mismo tiempo inmunizar a su propio pueblo. El poder aéreo hace posible no sólo para hacer bombas de alto poder explosivo incursiones sobre

3 De Le Matin 8 de septiembre de 1917, tema: "La sección de historia recién organizada del Estado Mayor General Naval ha traído recientemente presentado pruebas del mayor interés, de la que es tan claro como la luz del día que, si los alemanes se muestra un poco más cran [tripas] durante su guerra submarina sin restricciones, y tenía el extraordinario valor de sus comandantes de los submarinos no anuladas por las dudas y vacilaciones del Kaiser y su canciller, que habrían perdido la guerra. Fueron los propios alemanes que, después de la primavera de 1917, reducido, paso a paso, tanto el número como la acción de sus submarinos ".

*El Comando de el Air7*

cualquier sector de territorio enemigo, sino también para devastar toda su país por la guerra química y bacteriológica.

Si, a continuación, hacemos una pausa para hacer un balance de las potencialidades de estas nuevas armas- que sin duda puede mejorar y desarrollar en el futuro, debemos estar convencidos de que la experiencia de la Primera Guerra Mundial sólo puede servir como punto de partida, una punto ya se fue muy por detrás de nosotros. No puede servir de base para la preparación de la defensa nacional, una preparación que debe llevarse a cabo con un ojo a las necesidades del futuro.

También hay que tener en cuenta este hecho: nos enfrentamos hoy en día con las condiciones que favorecen el estudio intensivo y la amplia aplicación de estas nuevas armas, las potencialidades de los cuales son desconocidos; y estas condiciones son los mismos a los que Alemania ha sido relegados. Los aliados obligados Alemania para desarmar y para el desguace de su ejército permanente. Tendrá que aceptar con paciencia esta situación de inferioridad? ¿O será que, obligado por la necesidad, buscar nuevas armas para reemplazar a los viejos ahora prohibidos para ella, y con ellos causar su venganza? El hecho de que Alemania es líder mundial en ambos campos, químico-bacteriológico y mecánica, no se debe perder de vista. Ya podemos ver signos de que ella está pensando en ese sentido, que se aplicará la intensidad, el propósito inquebrantable que siempre han distinguido a su pueblo, al desarrollo de esas nuevas armas de guerra.

Al margen de lo que Alemania puede o no puede hacer, sin embargo, es imposible pasar por alto el valor de estas nuevas armas o negar su vital papel en cualquier preparación para la defensa nacional. Sin embargo, con el fin de hacer una estimación precisa de la importancia de estas armas, tenemos que saber exactamente lo que su valor es, en sí mismos y en relación con el ejército y la marina. una estimación de este tipo es el objeto principal de este estudio.

Las nuevas posibilidades

Mientras el hombre permaneció atado a la superficie de la tierra, sus actividades tuvieron que ser adaptado a las condiciones impuestas por dicho sur-

*8 El mando de las Aire*

cara. Guerra de ser una actividad que requiere amplios movimientos de las fuerzas, el terreno sobre el que se libró determina sus características esenciales. La configuración irregular de la superficie de la tierra presenta todo tipo de obstáculos que dificultan los movimientos de los cuerpos sólidos sobre ella. De ahí que el hombre ha tenido ya sea para moverse a lo largo de las líneas de menor resistencia, o por el trabajo largo y arduo superar los obstáculos encontrados en las zonas más difíciles. Así, la superficie de la tierra gradualmente se cubrió de líneas de tránsito fácil de intersección en varios puntos, otras separadas por zonas menos fácil de acceso, a veces intransitables.

El mar, por el contrario, está en todas partes de carácter uniforme, es igualmente

navegable sobre todas las partes de su superficie. Pero debido a que el mar está obligado por las líneas de costa, la libertad de navegación es a menudo excluida, excepto entre los puntos de contacto situado en la misma costa oa lo largo de rutas arbitrarias bajo control extranjero, para evitar que durante mucho tiempo los viajes alrededor de las costas mismos deben llevarse a cabo.

La guerra es un conflicto entre dos voluntades básicamente opone una a la otra. Por un lado está la parte que quiere ocupar una cierta porción de la tierra; frente a él se encuentra su adversario, la parte que tiene la intención de oponerse a esa ocupación, si es necesario por la fuerza de las armas. El resultado es la guerra.

La fuerza atacante trata de avanzar en la línea de menor resistencia, o la accesibilidad fácil, hacia la región que tiene la intención de ocupar. El defensor despliega sus fuerzas de forma natural a lo largo de la línea de avance del enemigo en un esfuerzo por impedir su avance. El mejor para oponerse al avance del enemigo, trata de desplegar sus fuerzas donde el terreno es en su favor oa lo largo de las líneas de los obstáculos más difíciles de pasar. Debido a estos obstáculos naturales son permanentes e inmutables, tal y como están las ricas y fértiles, de ahí la mayoría de los codiciados-regiones de la tierra, ciertas porciones de la superficie de la tierra parecen señalados por el destino a ser campos de batalla de la humanidad de todos los tiempos.

Puesto que la guerra tenía que ser combatido en la superficie de la tierra, podría ser llevada a cabo sólo en los movimientos y enfrentamientos de fuerzas a lo largo de las líneas dibujadas en su superficie. Por lo tanto, para ganar, para hacerse con el control de la zona codiciada, un lado tenía que romper las líneas defensivas fortificadas de

*El Comando de el Air9*

el otro y ocupar la zona. Como hacer la guerra cada vez exige más la totalidad de los recursos de las naciones, con el fin de protegerse de las naciones en guerra enemigo de invasión se han visto obligados a extenderse sus fuerzas a lo largo de las líneas de batalla extendidas constantemente a medida que la lucha continuó, hasta tal punto que, al igual que en la última guerra , las líneas se extendieron por casi todo el campo de batalla, salvo por lo tanto todo el paso de tropas en ambos sentidos.

Detrás de esas líneas, o más allá de ciertas distancias determinadas por el rango máximo de armas de la superficie, la población civil de las naciones en guerra no se sentían directamente la guerra. Sin ofensiva enemiga podría amenazar los mismos más allá de esa distancia predeterminada, por lo que la vida civil podría lleva a cabo en la seguridad y tranquilidad comparativa. El campo de batalla se define estrictamente; las fuerzas armadas estaban en una categoría distinta de los civiles, que a su vez estaban más o menos organizada para llenar las necesidades de una nación en guerra. Incluso había una distinción legal realizado entre combatientes y no combatientes. Y así, a pesar de la guerra mundial afectó fuertemente a naciones enteras, no es menos cierto que sólo una minoría de los pueblos involucrados en realidad lucharon y murieron. La mayoría continuó trabajando en la seguridad y la paz relativa para amueblar la minoría con el nervio de la guerra.

Pero esa situación es una cosa del pasado; por ahora es posible ir muy por detrás de las líneas fortificadas de defensa sin antes romper a través de ellos. Es el poder del aire que hace que esto sea posible.

El avión tiene completa libertad de acción y dirección; que puede volar hacia y desde cualquier punto de la brújula en el menor tiempo -en una línea por cualquier ruta recta considere conveniente. Nada que el hombre puede hacer en la superficie de la tierra puede interferir con un avión en vuelo, moviéndose libremente en la tercera dimensión. Todas las influencias que han condicionado y caracterizado guerra desde el desmotado BE- son incapaces de afectar a la acción de antena.

En virtud de esta nueva arma, las repercusiones de la guerra ya no están limitadas por el alcance de la artillería más alejada de las armas de la superficie, pero se puede sentir directamente por cientos y cientos de miles más de todas las tierras y mares de las naciones en guerra. Ya no pueden existir áreas en las

**10** *El dominio del aire*

el que la vida se puede vivir en condiciones de seguridad y tranquilidad, ni puede el campo de batalla por más tiempo se limitará a los combatientes reales. Por el contrario, el campo de batalla estará limitado únicamente por las fronteras de las naciones en guerra, y todos sus ciudadanos se convertirán en combatientes, ya que todos ellos estarán expuestos a las ofensivas aéreas del enemigo. Habrá no hay distinción alguna entre soldados y civiles. Las defensas en tierra y mar ya no servirán para proteger al país detrás de ellos; ni puede victoria en tierra o mar proteger al pueblo de los ataques aéreos enemigos a menos que la victoria asegura la destrucción, por la ocupación real del territorio del enemigo, de todo lo que da vida a sus fuerzas aéreas.

Todo esto debe efectuar inevitablemente un cambio profundo en la forma de las guerras del futuro, ya que las características esenciales de las guerras serán radicalmente diferentes de las de los anteriores. Así, podemos ser capaces de entender intuitivamente cómo el continuo desarrollo de la fuerza aérea, ya sea en su técnica o en sus aspectos prácticos, a la inversa hacer para una disminución relativa de la eficacia de las armas de superficie, en la medida en que estas armas pueden defender la país del enemigo.

La conclusión brutal, pero inevitable, hay que sacar es la siguiente: en la cara del desarrollo técnico de la aviación actual, en caso de guerra el ejército más fuerte que podemos implementar en los Alpes y la marina más fuerte que podemos disponer en nuestros mares probará ninguna defensa eficaz contra decididos esfuerzos del enemigo para bombardear nuestras ciudades.

La agitación

La Primera Guerra Mundial fue una guerra de larga duración de salida, que casi completamente agotado tanto vencedor y vencido. Esto se debió a los aspectos técnicos del conflicto más que cualquier otra cosa, es decir, a los nuevos desarrollos de armas de fuego que favorecieron fuertemente la defensiva durante la ofensiva; y, en menor medida, a una psicología que no pudo captar de inmediato la ventaja conferida a la defensiva por la mejora de las armas de fuego. Los defensores de la ofensiva estaban en la silla de montar todas partes ensalzar las ventajas de la guerra ofensiva, pero al mismo tiempo olvidar que uno debe tener los medios que lo respalden con el fin de tomar la offen-

*El Comando de El aire* **11**

sive éxito. De la actitud defensiva, por el contrario, no había prácticamente ninguna conversación en absoluto, sólo se menciona ocasional de vez en cuando, como si se tratara de un tema doloroso no ser discutido. Esta actitud incitó a la creencia, que tuvo lugar muy general, por los militares, que el aumento del poder de las armas de fuego favoreció la ofensiva en lugar de la defensiva. Esta creencia demostrado ser un error; la verdad era todo lo contrario, y la claridad de pensamiento podría haber previsto que, como experiencias de guerra posteriores mostraron claramente.

La verdad es que cada desarrollo o mejora de armas de fuego favorece la defensiva. acción defensiva no sólo permite la conservación de las armas de uno por más tiempo, sino que también los coloca en la mejor posición para aumentar su eficacia. Por tanto, es comprensible que, en el sentido absoluto, la más poderosa arma, más valioso será aquellas disposiciones que con- homenaje a su conservación y el aumento de su eficacia. Esto se demuestra claramente por el hecho de que nunca antes había habido un uso tan generalizado y completo de los sistemas de defensa como en la Primera Guerra Mundial, en la que asumieron proporciones formidables. Y para demostrar el hecho, sólo tenemos que tener en cuenta lo que esos formidables sistemas de defensa, que durante un largo período durante la guerra formaban el baluarte principal de la línea de batalla, habría valido la pena si la infantería y la artillería dotación de ellas habían sido armados como los de la época de Gustavo Adolfo. Habrían sido vale casi nada.

Pero con el aumento de la eficacia de las armas de fuego, la defensiva tuvo dos ventajas absolutas y relativas más de la ofensiva. Imaginemos un soldado publicado en una zanja protegido por alambradas y el enemigo ataca expuesta en campo abierto durante un minuto; y Supongamos también que ambas partes están armados con fusiles de avancarga capaces de disparar un tiro de un minuto. Luego tenemos la certeza matemática que para el atacante para llegar a la zanja defendido por el solo soldado, sólo dos hombres son necesarios, ya que en el minuto de tiempo permitido, sólo uno de los dos puede ser inconsistente fuera de combate por la defensa . Pero si ambas partes están armados con fusiles que puede disparar treinta balas por minuto, para tener la misma certeza matemática de la zanja debe ser asaltada por treinta y un hombres. Todas las rondas

12 *El dominio del aire*

estos hombres podrían haber disparado antes de atacar no tendría ninguna relación con el caso si el único defensor está cubierto efectivamente por su propia trinchera de alambre de púas.

En el primer caso un hombre a la ofensiva está en jaque mate eficazmente por un solo hombre a la defensiva; en el segundo caso treinta hombres están en jaque eficazmente por un solo hombre, porque el rifle usado era treinta veces más eficaz. Con este aumento del poder de las armas de fuego, la ofensiva debe, con el fin de ganar, alterar este equilibrio por una preponderancia de las fuerzas.

De hecho, durante la Primera Guerra Mundial el enorme aumento en el poder de las armas de pequeño calibre hizo posible que la defensiva para permitir que las ondas de atacar la infantería se acercan a sus propias posiciones preparadas y luego se detiene muertos en sus pistas; o la defensiva podría obligar a la ofensiva, si desesperadamente empeñado en alcanzar su objetivo, para cambiar sus ataques de infantería en los hombres en posiciones preparadas y establecer barreras de artillería costosos de todos los calibres que literalmente se agitaban hasta el mismo suelo, enterrando sus defensores junto con él. De manera que nunca antes fueron operaciones ofensivas tan difícil y tan costosos como durante la Guerra Mundial.

Pero decir que el aumento de potencia de las nuevas armas favorece la defensiva no es cuestionar el principio indiscutible de que las guerras se pueden ganar solamente por la acción ofensiva. Significa simplemente que, en virtud del aumento de la potencia de fuego, las operaciones ofensivas exigen una fuerza mucho mayor proporcionalmente que los defensivos.

Por desgracia, este hecho no se realizó hasta el final de la guerra. Así que durante largos que los ataques de conflicto se pusieron en marcha sin los medios adecuados, ataques que fallaron por completo o sólo tuvo éxito en parte a una gran pérdida de tiempo, dinero y hombres. Debido a la lentitud inevitable implicado en el proceso de reunir la enorme cantidad de hombres y material para llevarlas a cabo, estos intentos mal preparados a la acción ofensiva tuvieron éxito sólo en el desgaste de las fuerzas comprometidos y prolongar la guerra. Y lo cierto es que si los ejércitos que participan en esa lucha se habían armado sólo con fusiles de avancarga, deberíamos haber visto reforzada ni trincheras concretas ni mentos entangle- de alambre de púas; y la guerra habría sido decidido en unos pocos meses. En su lugar, lo que vimos fue un duelo prolongado de armas de gran alcance

*El Comando de El aire* 13

contra las fortalezas de defensa incluso más potente hasta que, a fuerza de los golpes repetidos pura, las defensas fortificadas fueron finalmente se derrumbó y el corazón del enemigo dejaban al descubierto. Esta prolongación de la guerra salvó el día para los aliados, simplemente porque les dio tiempo para adquirir nuevos aliados y tropas de refresco; pero, por otro lado, casi completamente agotado tanto vencedor y vencido.

En sus preparativos de guerra los alemanes tomaron en cuenta el valor del aumento del poder de las armas de fuego podría dar la defensiva. Concibieron de la guerra en su aspecto más ofensivo, y así se han dotado de los medios más adecuados: los 305 y 420 mm. armas de fuego-con el que hacer la guerra y para despejar el camino de fortificaciones permanentes tan pronto como sea posible. Así comenzaron la lucha con la acción ofensiva decisiva; pero cuando las circunstancias sobre el frente francés les obligó a adoptar la defensiva, cubrieron su posición con un sistema de defensa de manera completa y adecuada por lo que sorprendió a los aliados. Que no podría haber sido improvisado; que debe haber sido cuidadosamente elaborado y planeado con mucha antelación para satisfacer simplemente este tipo de casos.

Alemania también tenía que tener en cuenta en sus preparativos para la guerra la posibilidad de ser obligado a luchar en más de un frente, y considerar la ventaja de una defensa en tales circunstancias, de la celebración de un frente con un mínimo de efectivos mientras ella golpeó en el otro con sus fuerzas máximas. Sin duda, por tanto, se sistematizó a fondo algo por el plan, y tan pronto como las circunstancias había demostrado la necesidad de ella de lo que lo puso en acción. Esto demuestra claramente lo bien conscientes Alemania era del valor de la defensiva tanto en sí mismo como en relación con la ofensiva, a pesar de que se mantuvo firme en el principio de que la victoria sólo se puede ganar mediante la acción ofensiva.

A pesar de la preponderancia de las fuerzas necesarias para la ofensiva para inclinar la balanza realizado operaciones ofensivas más difícil que los defensivos, sin embargo, indirectamente, la situación trabajó a la ventaja de la ofensiva por lo que es posible que la ofensiva para diluir sus propias líneas defensivas y la masa del mayor fuerza posible en el sector elegido para el ataque. Todos los movimientos estratégicos de los alemanes pueden reducirse a esta fórmula: llevar a cabo una parte de las fuerzas del enemigo con una pequeña fuerza de su propia lo largo de un bien sistematización

*Comando de la 14La Aire*

línea de defensa Tized, al mismo tiempo atacando a otra parte de las fuerzas del enemigo con la fuerza más grande que de este modo podría poner a disposición. Esta estrategia fue exitosa a menudo durante un largo período de tiempo.

Cogido por sorpresa, los aliados no bien vio la marcha alemana en el corazón de Francia detuvo, lo que engañaron a sí mismos en la creencia de-su falta de preparativos de defensa no obstante, de que podían ganar la guerra con relativa facilidad; por lo que, después de haber dejado de hacer a la vez lo que se debería haber hecho en el comienzo de las hostilidades para asegurar la victoria, que se vieron obligados a hacerlo en etapas sucesivas. En el sentido puramente militar, la guerra se prolongó por falta de comprensión de la naturaleza y las exigencias de la guerra moderna exacta. Esta falta de comprensión produjo una serie de ofensivas no concluyentes que utilizaron hasta material tan rápido como fue reunido a lanzarlos, por tanto, una y otra vez desperdiciando que la preponderancia de las fuerzas necesarias para alterar el equilibrio entre las fuerzas opuestas que solo podrían haber terminado la guerra cuanto antes.

A pesar de la destrucción causada por la Primera Guerra Mundial fue enorme, las naciones fueron capaces de mantener la lucha por la sencilla razón de que la lucha era esporádica y prolongado durante un largo período de tiempo, de modo que pudieran reemplazar sus sucesivas pérdidas materiales y morales e ir a tirar todos sus recursos en la lucha hasta el agotamiento. Nunca, en ningún momento durante la guerra, fue un golpe mortal ser golpeado un golpe que deja una herida abierta profunda y la sensación de muerte inminente. En lugar ambos lados golpearon innumerables golpes y heridas infligidas muchos; pero las heridas eran los ligeros y siempre tenía tiempo para sanar. Tales heridas, mientras que deja el cuerpo cada vez más débil, todavía dejan al paciente con la esperanza de vida y la fuerza de recuperación suficiente para hacer frente a un enemigo igualmente debilitada ese último pinchazo capaz de extraer la última gota de sangre. Como cuestión de hecho, la decisión final se alcanza a través de batallas sangrientas menos que las anteriores, que sólo había traído resultados relativos. No hay duda de que ahora la mitad de la destrucción causada por la guerra habría sido suficiente si se hubiera llevado a cabo en tres meses en lugar de cuatro años. Una cuarta parte de ella habría sido suficiente si se había efectuado en ocho días.

*El Comando de El aire* **15**

El carácter especial de la Primera Guerra Mundial, a continuación, fue formada por el desarrollo de armas de fuego durante las últimas décadas. Ahora, dado que la naturaleza del desarrollo es dinámico y no estático, si no hay nuevos hechos que se deben tomar en consideración, la guerra del futuro tendría las mismas características generales que la última, sólo aquellas características se acentúan. En otras palabras, en las guerras del futuro sería lógico que depender de los continuamente crecientes ventajas de la defensiva durante la ofensiva, y concomitantemente en la aún mayor dificultad para inclinar la balanza entre las dos partes, una necesidad si una guerra es que se ganó .

Si este fuera el caso, protegidos como estamos por una frontera sólida de montañas y que no tiene sed de conquista, debemos estar en una posición excelente para hacer frente a cualquier enemigo. Con una pequeña fuerza y ​​medios limitados que podría fácilmente proveer a la defensa de nuestro territorio, incluso contra el ataque de fuerzas muy superiores, y confiar en ganar el tiempo suficiente para satisfacer cualquier eventualidad del conflicto. Pero este no es el caso; para las nuevas armas como veremos más adelante en este estudio a revertir esta situación, al magnificar las ventajas de la ofensiva y al mismo tiempo minimizar, si no anular, las ventajas de la defensiva; y, por otra parte, privando a los que no están totalmente preparados y listos para la acción instante de tiempo en el que la preparación para la defensa. No hay fortificaciones posiblemente pueden compensar estas nuevas armas,

Enfrentados como estamos por este trastorno en el carácter de la guerra, que anima a las naciones que Lust for conquista y se sienten ni vacilación ni remordimiento, es imperativo que nos detenemos a examinar con calma, con serenidad, pero escrutadora en la cuestión de lo que es el camino apretado para nosotros a seguir a fin de proveer una defensa nacional eficaz.

EL BRAZO OFENSIVA

Debido a su independencia de las limitaciones de superficie y su velocidad- superior, superior a cualquier otro medio conocido de transporte, el avión es el arma ofensiva por excelencia.

La mayor ventaja de la ofensiva está teniendo la iniciativa en las operaciones de que la planificación es, tener la libertad de elegir el punto

***dieciséis*** *El dominio del aire*

de ataque y capaz de cambiar sus fuerzas máximas en huelga; mientras que el enemigo, a la defensiva y no saber la dirección del ataque, se ve obligado a extender sus fuerzas finamente para cubrir todos los posibles puntos de ataque a lo largo de su línea de defensa, confiando en ser capaz de cambiar a tiempo para el sector realidad atacado tan pronto como se conocen las intenciones de la ofensiva. En este hecho radica esencialmente todo el juego de tácticas de guerra y estrategia.

A partir de esto es obvio que las naciones que tienen los medios de masa sus fuerzas rápidamente y huelga en cualquier punto que elijan de las fuerzas del enemigo y líneas de suministro son las naciones que tienen el mayor poder ofensivo potencial. En los días en que la guerra se libró con el pequeño, ligero, rápido movimiento cuerpos de fuerzas, que ofreció un amplio campo para los movimientos tácticos y estratégicos; pero a medida que las masas que participan se hicieron más grandes, el parque infantil disminuye en tamaño y el juego se hizo más restringido. Durante la Primera Guerra Mundial las masas involucradas son enormes y extremadamente lento y pesado; como consecuencia de sus movimientos se redujeron al mínimo y la guerra en su conjunto se convirtió en un choque directo, brutal entre las fuerzas opuestas.

El avión, por el contrario, puede volar en cualquier dirección con igual facilidad y más rápido que cualquier otro medio de transporte. Un avión basado en el punto A, por ejemplo, es una amenaza potencial para todos los puntos de la superficie dentro de un círculo que tiene un por su centro y un radio de cientos de millas de su campo de acción. Planes basadas en cualquier lugar de la superficie, de este mismo círculo simultáneamente pueden converger en masa en el punto A. Por lo tanto, una fuerza aérea es una amenaza para todos los puntos dentro de su radio de acción, sus unidades que operan desde sus bases separadas y convergen en masa para el ataque contra el blanco designado más rápido que con cualquier otro medio conocido hasta ahora. Por esta razón el poder aéreo es un arma superlativamente adaptado a las operaciones ofensivas, debido a que golpea de repente y da al enemigo no hay tiempo para parar el golpe llamando refuerzos.

El poder de ataque del avión es, de hecho, tan grande que da lugar a una paradoja: por su propia protección que necesita una mayor fuerza de choque para la defensa que para el ataque. Por ejemplo, supongamos que el enemigo tiene una fuerza aérea con la capacidad ofensiva de X. Incluso si se dispersan sus bases, una fuerza tan fácilmente puede

*El Comando de El aire* 17

concentrar su acción, gradualmente o sin embargo lo considera necesario, en cualquier número de objetivos dentro de su radio de acción. Para ser exactos, digamos que hay veinte de estos objetivos, en este caso, con el fin de defendernos de lo que la fuerza X puede hacer, estamos obligados a estación cerca de cada uno de estos veinte objetivos una fuerza defensiva que corresponden a la fuerza X, en todas las veinte veces el número de aviones como el enemigo tiene. Así que para defender a nosotros mismos tendríamos que una fuerza aérea mínimo veinte veces más grande que la fuerza de ataque del enemigo, una solución del problema que participa de lo absurdo, porque el avión no es adaptable a la defensa, siendo preeminentemente un arma ofensiva .

La rapidez con la que apareció esta arma durante la última guerra hizo imposible estudiar a fondo los problemas que plantea su uso como arma de combate. ofensivas aéreas fueron instintivamente y empíricamente se reunieron por defensa anti-aérea solo, si opera en el aire o desde el suelo. Así nacieron los cañones antiaéreos y aviones de reconocimiento y seguimiento. Sin embargo, la experiencia posterior demostró que todos estos medios de defensa eran insuficientes, a pesar del hecho de que las ofensivas aéreas en la última guerra eran de menor importancia, sin orden ni concierto planeado y ejecutado. Cada vez que una ofensiva aérea se llevó a cabo con decisión, que logra su propósito. Venecia fue bombardeada varias veces de principio a fin de la guerra; Treviso fue casi arrasada ante nuestros propios ojos; y Padua tuvo que ser abandonado por el Comando Supremo. En otros países,

A pesar del sistema más elaborado de señales, si nuestros escuadrones de persecución que no estaban ya en el aire cuando el enemigo alcanzó su objetivo y, obviamente, no podía permanecer en el aire continuamente podían rara vez despegar a tiempo para impedir que el enemigo dejando caer su carga de bombas sobre sus blancos elegidos. Había fuego de artillería, pero rara vez se golpeó la marca; cuando lo hizo,' se anotó por casualidad, como un gorrión podría ser golpeado por casualidad con una bala de rifle. cañones antiaéreos, también, entraron en acción, dando persecución por las calles de pueblos y ciudades ya través del campo abierto en su esfuerzo para golpear el buceo aviones aquí, allá y en todas partes a voluntad. Se comportaron muy parecido a un hombre tratando de atrapar

18 *El dominio del aire*

una paloma mensajera siguiéndolo en una bicicleta! En la curva descendente de su trayectoria, el fuego de artillería se transformó en proyectiles que caen desde arriba. Y todo esto fuego defensivo asciende a nada más que una dispersión inútil de enormes cantidades de nuestros recursos nacionales, a veces pierde en la noción de prevención, no un ataque real, pero un posible uno! ¿Cuántas pistolas Pon esperando un mes tras otro, incluso años, bocas abiertas al cielo, al acecho de un ataque que nunca llegó! ¿Cuántos aviones de caza inmovilizados hombres y materiales sin tener que tener la oportunidad de defender cualquier cosa! ¿Cuántas personas, después de mirar a largo y en vano al cielo para que el enemigo a aparecer, fueron profundamente y felizmente a dormir!

No sé si una cuenta nunca ha sido elaborado de las armas y recursos dispersos por el campo para la defensa aérea; pero no hay duda de que el total debe haber sido muy grande. Y todo ese esfuerzo, todos esos recursos, tan pródigamente desperdicia, podría haber sido utilizado provechosamente para otros fines.

Esta dispersión de los medios, en contra de los principios fundamentales de la guerra y a una economía sólida de la guerra, fue causada, como ya he dicho, por la desorientación producida por la rapidez con la que poder aéreo entró en vigor, lo que hizo que para un concepto falaz de defensa contra ella. Cuando un perro rabioso se vuelve loca en un pueblo, los aldeanos no publicar ellos mismos por separado en sus propias puertas, cada hombre armado con un club, a la espera en el placer del perro a hacer acto de presencia y ser muerto. Ese tipo de comportamiento sería interrumpir su trabajo, pero no impediría que el animal muerda a alguien. No hay aldeanos se comportarían de esa manera. Ellos se reunían en grupos de tres, cuatro, o más de los espíritus más audaces y va a buscar al perro, hacer un seguimiento a su madriguera, y no matarlo.

Del mismo modo, no hay forma práctica de evitar que el enemigo nos ataca con su fuerza aérea, excepto para destruir su poder aéreo antes de que tenga la oportunidad de atacar a nosotros. ahora es axiomático-y ha sido durante mucho tiempo por lo que las costas-se defienden de los ataques navales, no por la dispersión de las naves y armas de fuego a lo largo de toda su extensión, sino por conquistar el dominio de los mares; es decir, mediante la prevención de la

*El Comando de el Air19*

enemigo de la navegación. La superficie de la tierra es la costa del aire. Las condiciones relativas a los dos elementos, el aire y el mar, son análogos; de modo que la superficie de la tierra, tanto sólidos como líquidos, debe ser defendido de ataque aéreo, no por la dispersión de armas y aviones sobre toda su extensión, pero evitando que el enemigo de volar. En otras palabras, por "conquistar el dominio del aire." Este es el concepto lógico y racional que debería ser reconocido, aunque sea por defensa simple, a saber, para impedir que el enemigo volar o llevar a cabo

cualquier acción aérea en absoluto.

Conquistar el dominio del aire implica acción, es decir, la acción defensiva y ofensiva no es positivo, la acción misma que mejor se adapte a poder aéreo.

LA MAGNITUD DE ANTENA OFENSIVAS

Algunos concepción de la magnitud ofensivas aéreas pueden alcanzar en el futuro es esencial para una evaluación del dominio del aire, una concepción que la Guerra Mundial puede aclarar para nosotros en parte.

bombas aéreas tienen sólo para caer en su objetivo de lograr su propósito; por lo tanto, su construcción no requiere tanto de metal como se necesita en proyectiles de artillería. Si bombas que contienen explosivos de alta potencia requieren una gran cantidad de metal en proporción a su carga interior a fin de asegurar una explosión eficaz, la proporción de metales en bombas que contienen incendiarios o gases venenosos se puede reducir a un mínimo. Podemos estar no muy lejos si calculamos más o menos la proporción de metales en ellos en el 50 por ciento de su peso total. La construcción de bombas aéreas no llama para el acero de alto grado, otros metales especiales, ni para trabajos de precisión. Lo que hace la demanda es que los ingredientes activos de las bombas de los explosivos, incendiarios, y el veneno gases que tienen la máxima eficacia, y que la investigación se dirige a este fin.

El bombardeo aéreo desde luego, nunca puede esperar alcanzar la precisión de fuego de artillería; pero esto es un punto de importancia porque dicha precisión no es necesaria. Excepto en casos inusuales, los objetivos

20 *El dominio del aire*

de fuego de artillería están diseñados para soportar casi tanto fuego; pero los objetivos de los bombardeos aéreos no están preparados para soportar tal ataque. objetivos de bombardeo siempre deben ser grandes; objetivos pequeños no son importantes y no merecen nuestra atención aquí.

El principio rector de las acciones de bombardeo debe ser la siguiente: el objetivo debe ser destruido por completo en un solo ataque, por lo que un nuevo ataque en el mismo objetivo innecesaria. Alcanzar un objetivo es una operación aérea que siempre implica un cierto grado de riesgo y debe llevarse a cabo sólo una vez. La completa destrucción del objetivo tiene efectos morales y materiales, con repercusiones que pueden ser enormes. Para darnos una idea de la magnitud de estas repercusiones, sólo tenemos que imaginar lo que iría en la población civil de las ciudades congestionadas vez que el enemigo anunció que iba a bombardear centros de este tipo sin descanso, sin hacer distinción entre objetivos militares y no militares.

En general, ofensivas aéreas serán dirigidos contra objetivos tales como establecimientos industriales y comerciales en tiempo de paz; edificios importantes, públicas y privadas; arterias de transporte y centros; y ciertas áreas de población civil designado también. Para destruir estos objetivos tres tipos de bombas son necesarios explosivo, incendiario, gas venenoso y repartida, como la situación lo requiera. Los explosivos se demoler el objetivo, los incendiarios prendieron fuego, y las bombas de gas venenoso impiden que los bomberos de la extinción de los incendios.

ataques con gas deberán estudiarse como para dejar el objetivo impregnada de gas que va a durar durante un período de tiempo, días enteros, de hecho, un resultado que se puede alcanzar, ya sea por la calidad de los gases utilizados o mediante el uso de bombas con una liberación retardada variable fusibles de acción. Es fácil ver cómo el uso de este método, incluso con suministros limitados de bombas incendiarias y explosivas, podría arruinar por completo las grandes esferas de la población y sus líneas de tránsito durante los períodos cruciales del momento en que dicha acción podría resultar estratégicamente invaluable.

A modo de ejemplo de la magnitud de la potencia aérea, supongamos que 100 kilogramos de material activo es capaz de destruir el área de un círculo de 25 metros de radio. Esta suposición es coherente con la práctica actual. Entonces, con el fin de extender el

*El Comando de El aire* 21

acción destructiva de este material activo sobre una superficie de 500 metros de diámetro, 100 veces 100 kilogramos, o 10 toneladas, se requerirá. Ahora, 10 toneladas de material activo requiere 10 toneladas de carcasa de metal o de concha. Hoy en día hay aviones que pueden transportar fácilmente a 2 toneladas de bombas, además de sus tripulaciones; por lo que 10 de estos aviones podrían llevar a todas las bombas necesarias para destruir todo dentro de este círculo de 500 metros de diámetro. Para obtener este resultado, es necesario sólo para entrenar a las tripulaciones de diez aviones para lanzar sus bombas lo más uniformemente posible sobre esa área.

Esto nos da el concepto de la unidad básica de la energía necesaria para las operaciones de bombardeo eficaces; a saber, la unidad de bombardeo debe tener la potencialidad para destruir cualquier objetivo en una superficie dada. En mi opinión, el alcance de esta superficie debe ser exactamente el área de un círculo de 500 metros de diámetro. Entonces, si los supuestos anteriores son correctas, esta unidad debe ser de 10 aviones, cada uno capaz de llevar a 2 toneladas de bombas. La proporción exacta, sin embargo, puede también ser dejado a la experiencia.

Como ya he dicho, los pilotos de bombardeo deben estar capacitados para difundir sus cargas sobre tales superficies lo más uniformemente posible, la liberación de sus bombas desde una altura media de, por ejemplo, 3.000 metros. Esta difusión puede llevarse a cabo mediante la extensión por artificialmente variaciones de avistamiento de datos el objetivo en forma de rosa natural de la formación escuadra. Si una superficie especificado contiene objetivos muy vulnerables, el área se puede extender más allá del diámetro de 500 metros simplemente aumentando el número de aviones que participan. Por el contrario, las superficies que contienen objetivos más difíciles de destruir pueden ser contratados por reducir el número de aviones.

Sin embargo, estos datos son de importancia secundaria. De primordial importancia es el hecho de que la adopción de este tipo de tácticas hace que el atacante un poder ofensivo definida y precisa, ya no es un vago, un indeterminado.

Cuando, por el contrario, la superficie de un objeto especificado es más pequeño, pero importante por razones militares, debe ser designado como tal en el mapa. No hace ninguna diferencia si unas cuantas bombas van lejos de la realidad durante el ataque. Sin embargo, si un objetivo con una superficie de más de 500 metros de diámetro está marcado para el ataque, toda el área debe ser designado como tal. Si el objetivo es

22 *El dominio del aire*

destruir todo en una superficie de, por ejemplo, de 1.000 metros, es suficiente para dividir el objetivo en zonas y ataque con 4 escuadras separadas pero coordinadas de planos separados, con 9 escuadrones si el área es de 1.500 metros, con 16 escuadrones si 2000 metros, y así sucesivamente. Tales expediciones de bombardeo, sin embargo, no pueden llevarse a cabo con éxito a menos que se dirigen contra los grandes centros de población civil. De hecho, no tenemos dificultad en imaginar lo que sucedería cuando las áreas de 500 a 2.000 metros de diámetro en el centro de las grandes ciudades como Londres, París o Roma estaban siendo despiadadamente bombed.4 con 1.000 bombarderos del tipo descrito, una tipo real en uso hoy en día, no es un tipo hipotético de alguna anteproyecto del futuro, con su mantenimiento necesario y reemplazos de las pérdidas diarias, 100 de estos escuadrones operativos pueden estar constituidos. Operando 50 de estos diarios, una fuerza aérea tales en las manos de aquellos que saben cómo usarlo podría destruir 50 centros de este tipo todos los días. Este es un poder ofensivo de manera muy superior a cualquier otro medio ofensivos sabe que la potencia de este último es insignificante en comparación.

Como cuestión de hecho, este mismo poder ofensivo, la posibilidad de que ni siquiera se soñaba hace quince años, 5 es cada día mayor, debido precisamente a la construcción y desarrollo de aviones grandes y pesadas ocurre todo el tiempo. Lo mismo es cierto de nuevos explosivos, incendiarios y gases venenosos en especial. ¿Qué podría un ejército no se enfrentan con un poder ofensivo de esa manera, sus líneas de corte de comunicación, sus depósitos de abastecimiento quemados o volados, sus arsenales y auxiliares destruidas? ¿Qué puede hacer una armada cuando ya no podía refugiarse en sus propios puertos, cuando sus bases fueron quemados o volados, sus arsenales y auxiliares destruidas? ¿Cómo podía un país seguir viviendo y trabajando bajo esta amenaza constante, oprimido por la pesadilla de la inminente destrucción y la muerte? Cómo en verdad! Siempre debemos tener en cuenta que las ofensivas aéreas pueden ser dirigidas no sólo contra objetivos de menor resistencia física, sino contra aquellos de menor resistencia moral. Por ejemplo, un regimiento de infantería en un añicos

4 Sea testigo de la terrible destrucción de Coventry en la noche del 15 de noviembre al 16 de 1940, una destrucción causada por tal vez no más de 250 bombarderos en una sola noche attack.-Tr.

5 1905-6.-Tr.

*El Comando de el Air23*

zanja todavía puede ser capaz de cierta resistencia, incluso después de la pérdida de dos tercios de sus efectivos; pero cuando el personal de trabajo de una fábrica ve a uno de sus talleres de máquinas destruidas, incluso con una pérdida mínima de la vida, se rompe rápidamente y la planta deja de funcionar.

Todo esto debe tenerse en cuenta cuando se quiere estimar el poder potencial de ofensivas aéreas posible, incluso hoy en día. Para tener el dominio del aire significa estar en condiciones de ejercer un poder ofensivo tan grande que desafía la imaginación humana. Significa ser capaz de cortar ejército y la marina de un enemigo fuera de sus bases de operación y anular sus posibilidades de ganar la guerra. Esto significa que la protección completa de su propio país, la operación eficiente del propio ejército y la marina, y tranquilidad para vivir y trabajar en condiciones de seguridad. En pocas palabras, significa estar en una posición para ganar. Para ser derrotado en el aire, por el contrario, es para ser finalmente derrotado y estar a merced del enemigo, sin posibilidad alguna de defenderse, obligado a aceptar lo que le parezca términos de dictar.

Este es el significado del "dominio del aire."

Nota I: El municipio de Treviso ha publicado un folleto titulado "El martirio de Treviso", que puede servir como una ilustración de lo que he dicho anteriormente. En 32 ataques de los volantes austrohúngaros partir de abril de 1916 hasta finales de octubre de 1918, aproximadamente 1.500 bombas fueron lanzadas en un área de aproximadamente 1 kilómetro cuadrado. Calcular el peso promedio de cada bomba en 50 kilogramos-Es muy probable que se menos- un total de 75 toneladas de bombas fue lanzada sobre Treviso en 2 1/2 años de guerra.

Sobre la base del cálculo aproximado Yo personalmente he hecho, el diámetro de Treviso en su periferia más ancha de ser de aproximadamente 1 kilómetro, se tardaría 4 escuadrones de 10 aviones cada uno, o 40 aviones en total, cada uno con 2 toneladas de bombas, o 80 toneladas con todo, para causar que mucha destrucción.

Si nos fijamos en el mapa en "El martirio de Treviso", que muestra la distribución de los golpes de bomba y las reproducciones fotográficas de los daños causados, podemos ver fácilmente que si esos 75 o 80 toneladas de bombas, repartidos correctamente entre explosivo, incendiario, y los tipos de gas venenoso, habían caído en un día, Treviso habría sido completamente destruida y muy pocos de sus habitantes guardados .. lo que hicieron posible que Treviso a escapar de la destrucción total y permanecen en el mapa a pesar del grave peligro para la cual fue expuesto, y para evacuar a la población con la pérdida de sólo el 30 civiles muertos y 50 heridos en los primeros bombardeos, es la siguiente: en cada crisis se dejaron caer un promedio de sólo 50 bombas, permitiendo así que el tiempo entre los ataques para apagar las fuegos de origen durante los ataques.

Sin embargo, durante todo ese tiempo nada efectivo hecho por nuestras fuerzas de defensa aérea para evitar los bombardeos, excepto para tomar nota de los lugares bombardeados; por lo que los ataques continuaron hasta el final de octubre de 1918, o hasta que el Armisticio

*Comando de la 24La Aire*

de 3 de noviembre, a pesar de nuestro reclamo, especialmente hacia el final de la guerra, al comando del aire.

NOTA II: La flota de Inglés, el más poderoso en el mundo de hoy, se compone de un total de 3o acorazados 792,496 toneladas, exclusiva de sus unidades más pequeñas. El peso de sus costados, cada arma de disparar una ronda, es 194,931 kilogramos, o alrededor de 195 toneladas, cada una andanada un promedio de 6,5 toneladas por barco de guerra.

Por el contrario, una escuadrilla de 10 aviones con 2 toneladas de bombas cada uno, puede en un solo vuelo caer 20 toneladas de bombas, o algo más de los costados, de 3 acorazados ingleses. Del mismo modo, una flota aérea de 1.000 aviones con 2 toneladas cada uno puede caer 2.000 toneladas de bombas, o algo más que toda la flota de Inglés 3o acorazados disparando 10 rondas con todas las armas de fuego ardiente. Mil tales planos, estimar el costo de cada uno en un millón de liras, serían una ronda de mil millones de liras, o sobre el coste de una sola dreadnought.

Además del costo, hay otra gran diferencia entre el poder del mar y el poder del aire. La flota de Inglés puede disparar sus andanadas sólo contra otra flota dispuesta a participar en la batalla, o en contra de blancos fijos a lo largo de las costas marítimas. Una flota aérea, por el contrario, se puede llevar a cabo ataques contra objetivos que no tienen manera de tomar represalias o de la colocación de cualquier auto-defensa en todo el bombardeo, y que puede estar situado en cualquier lugar de la superficie del mar o por tierra.

Por otra parte, pronto podremos ver la construcción de bombas con una capacidad de más de 10 toneladas de carga útil, o de una carga de bombas igual o incluso superando el costado de un buque de guerra. Y también es probable que en el caso de un duelo entre un buque de guerra y aviones, el acorazado, con sus armas pesadas que no pueden disparar en un ángulo vertical, obtendría el peor de él. E incluso si sus cañones podían disparar en un ángulo tal, que sería casi imposible de golpear un avión de buceo de rápido movimiento casi verticalmente un avión puede hacer eso-en el barco. Experimentos recientes realizados en los Estados Unidos y en Francia parecen aportar la prueba concluyente de esto.

Pero aparte de eso, las cifras presentadas en esta nota debería al menos darnos una idea más concreta de la magnitud de la fuerza aérea y la sencillez de los medios necesarios para efectuar la misma.

El mando de la AIR

Para tener el dominio del aire significa estar en una posición para impedir que el enemigo volando al tiempo que conserva la capacidad de volar uno mismo. Ya existen aviones capaces de transportar cargas pesadas moderadamente de las bombas, y la construcción de lo suficiente de ellos para la defensa nacional no requerirían recursos excepcionales. Los ingredientes activos de bombas o proyectiles, los explosivos, los incendiarios, los gases venenosos, ya están siendo producidos. Una flota aérea capaz de vertido cientos de toneladas de pueden ser fácilmente organizados bombas de ese tipo; Por lo tanto, la fuerza de choque y la magnitud de las ofensivas aéreas, considerados desde el punto de vista material o significado moral, es mucho más eficaz que los de

*El Comando de el Air25*

cualquier otra ofensiva se conoce todavía. Una nación que tiene el dominio del aire está en condiciones de proteger su propio territorio del enemigo ataque aéreo e incluso para poner fin a estos actos auxiliares del enemigo en apoyo de sus operaciones en tierra y mar, dejándolo incapaz de hacer nada. Tales acciones ofensivas no sólo puede cortar ejército de un oponente y la marina desde sus bases de operaciones, pero también pueden bombardear el interior del país del enemigo tan devastadora que la resistencia física y moral de las personas también se colapsaría.

Todo esto es una posibilidad presente, no en un futuro lejano. Y el hecho de que existe esta posibilidad, proclama en voz alta para que cualquiera pueda entender que para tener el dominio del aire es tener la victoria. Sin este comando, parte de uno es la derrota y la aceptación de cualesquiera términos vencedor se complace en imponer. Razonamiento a partir de los hechos a lo largo de las líneas de la lógica, esta es la conclusión a la que hemos llegado. Pero ya que esta conclusión se aplica a asuntos de gran importancia práctica, y ya que está fuertemente en desacuerdo con la forma aceptada de ver las cosas, nos corresponde a parar y amplificar nuestra declaración antes de continuar.

Cuando conclusiones se alcanzan mediante el razonamiento con estricto apego a la lógica de los hechos verificables reales, estas conclusiones deben ser aceptadas como válidas aunque parezcan extraños y radical, en contradicción directa con patrones de pensamiento convencionales o hábitos fijos de la mente sobre la base de otros hechos, igualmente positiva y verificable para estar seguro, pero completamente diferente en la naturaleza. Para llegar a ninguna otra conclusión sería negar la razón misma. Sería como el razonamiento de un campesino que insiste en cultivar su tierra exactamente como su padre y abuelo hicieron antes que él, a pesar del hecho de que mediante el uso de fertilizantes químicos y maquinaria moderna que podría duplicar o triplicar su cosecha. Tal pasada de moda, la perversidad recalcitrantes él no recibe nada excepto una desventaja en el mercado.

Hace doce años, cuando los 6 primeros aviones comenzaron a hedgehop entre el campo y el aire, apenas lo que llamaríamos volar en todo el día, empecé a predicar el valor del dominio del aire. Desde ese día hasta hoy he hecho mi mejor nivel para llamar la atención

6 1909-Tr.

*Comando de la 26El Aire*

esta nueva arma de guerra. Sostuve que el avión fuese el tercer hermano del ejército y la marina. Sostuve que llegaría el día en que miles de aviones militares se surcan el aire en virtud de un Ministerio independiente del aire. Argumenté que el dirigible y otros barcos más ligeros que el aire darían paso ante la superioridad del avión. Y todo lo que defendí a continuación, se ha hecho realidad tal como lo predije en 1909.

No profetizo a continuación, y no profetizo ahora. Todo lo que hice entonces fue examinar el nuevo problema planteado por la existencia del nuevo brazo y la razón de los datos verificables; pero no dudé en dar seguimiento a las implicaciones de las conclusiones a que llegué a pesar del hecho de que entonces, como ahora, pueden haber sonado paradójica. Estaba convencido con certeza matemática que los hechos podrían demostrar que estoy bien.

Cuando, por el ejercicio de la fría lógica y cálculo matemático, alguien era capaz de averiguar la existencia de un planeta desconocido y amueblar un astrónomo con todos los datos necesarios para su descubrimiento; cuando por el razonamiento matemático se descubrieron las ondas electromagnéticas, proporcionando de este modo Hertz los medios con los que llevar a cabo sus experimentos, entonces nosotros también debemos tener fe en la validez del razonamiento humano, al menos en la medida en que el astrónomo y Hertz tenían fe en eso. Y cuánto más abstrusa sus razonamientos eran que el razonamiento que estoy tratando aquí!

En este punto les pido a mis lectores para detener conmigo y considerar lo que he estado diciendo-los argumentos valen la pena, de modo que cada uno pueda llegar a su propia conclusión al respecto. El problema no admite solución parcial. Es correcto o no es correcto.

Lo que tengo que decir es lo siguiente: En los preparativos para la defensa nacional tenemos que seguir un curso totalmente nuevo ya que el carácter de las guerras del futuro va a ser completamente diferente del carácter de las guerras pasadas.

Yo digo: La Primera Guerra Mundial fue sólo un punto de la curva gráfica que muestra la evolución del carácter de la guerra; en ese punto de la curva gráfica hace un viraje brusco que muestra la influencia de completamente nuevos factores. Por esta razón aferrarse al pasado nos enseñará nada útil para el futuro, para que el futuro será radicalmente

*El Comando de el Air27*

diferente de todo lo que ha pasado antes. El futuro debe ser abordado desde un nuevo ángulo.

Yo digo: Si estos hechos no se les da una cuidadosa consideración, el país tendrá que hacer grandes sacrificios en un esfuerzo por llevar su defensa hasta la fecha; pero incluso estos sacrificios serán de poca utilidad, por las defensas no podrían satisfacer las demandas de las necesidades militares modernas. Esto puede ser negada solamente por refutar mis argumentos.

Vuelvo a preguntar: ¿Es verdad o no es verdad que el ejército más fuerte y la marina podríamos reunir serían impotentes para impedir que un enemigo determinado, bien preparado a partir de los aísla de sus bases de operación y de sembrar el terror y el caos sobre el ¿todo el pais?

Podemos responder: "No, no es verdad," a esta pregunta sólo si no tenemos la intención de proporcionar a nosotros mismos con medios adecuados, además de los del ejército y la marina, con el que satisfacer cualquier eventualidad. Pero yo, por mi parte, he sido durante mucho tiempo responder a esta pregunta con un rotundo "Sí, es verdad"; y es porque estoy convencido de la inminencia de tal eventualidad que he ponderado profundamente el problema planteado por las nuevas formas y armas de guerra.

NOTA: En 1909 escribí: "Para nosotros que hasta ahora se han ligado inexorablemente a la superficie de la tierra, a los que hemos sonreído con arrogancia, casi con compasión, a los esfuerzos de unos pocos intrépidos pioneros quienes creíamos engañada con visiones de lo imposible, pero que resultó ser los videntes reales; a nosotros que tienen sólo ejércitos y armadas, que debe parecer extraño que el cielo, también, está a punto de convertirse en otro campo de batalla no menos importante que los campos de batalla en tierra y mar, pero a partir. ahora en adelante nos vale acostumbrarse a esta idea y prepararnos para los nuevos conflictos en el futuro. Si hay naciones que pueden existir sin tocar por el mar, sin duda hay ninguna que existe sin el soplo de aire. en el futuro, entonces, tendremos tres en lugar de dos campos separados y bien definidos de la guerra: y,aunque en cada uno de ellos el conflicto se continuó con diferentes armas, todavía tendrán que ser coordinadas por un objetivo común, que siempre seguirá siendo el mismo, a saber, para ganar.

"Somos plenamente conscientes hoy de la importancia de tener dominio de los mares, pero pronto el dominio del aire no será menos importante debido a que sólo por tener un comando-y tal, sólo entonces podemos hacer uso de las ventajas, que fue posible mediante la observación aérea y la capacidad de ver objetos claramente ventajas que no seremos capaces de disfrutar plenamente hasta que tengamos el poder aéreo para mantener al enemigo a tierra la lucha por el dominio del aire será amarga;. y la llamada naciones civilizadas se esforzará para forjar

*Comando de la 28El Aire*

el más revelador significa que librar el conflicto. Sin embargo, cualquier conflicto, en igualdad de circunstancias, se decidió finalmente por el peso de los números; por lo que la carrera por la supremacía continuará sin cesar, solamente comprobado de vez en cuando por contingencias económicas. En virtud de esta carrera por la supremacía aérea, flotas aéreas crecerán en importancia a medida que se hacen más grandes.

"El ejército y la marina no deben ver a continuación en el avión simplemente un brazo auxiliar de utilidad limitada. Deben preferiría ver en el plano un tercer hermano, más joven, por supuesto, de la poderosa familia de guerra." [ "Yo problemi aeronavigazione dell'," por el Mayor G. Douhet; del diario La preparazione, Roma, 1910.]

Ahora, después de las experiencias de la Guerra Mundial, no encuentro ninguna necesidad de modificar por una sola palabra lo que escribí hace once años. El tiempo ha confirmado mis deducciones, a pesar de que el concepto del dominio del aire aún no se ha realizado en la práctica. Para que yo no tengo la culpa. Pero de todos modos hoy en día, no podía ser de otra forma, posiblemente, esas ideas están ganando terreno rápidamente, sobre todo fuera de Italia.

LOS consecuencias extremas

Para conquistar el dominio del aire significa la victoria; al ser golpeado en el aire significa la derrota y la aceptación de cualesquiera términos que el enemigo puede ser el placer de imponer. La verdad de esta afirmación, que para mí es un axioma en sí mismo, será cada vez más evidente para los lectores que se toma la molestia de seguir este estudio, en el que espero que sea completamente clara.

A partir de este axioma llegamos inmediatamente a este primer corolario: Con el fin de asegurar una adecuada defensa nacional, es necesario y suficiente-a-estar en una posición en caso de guerra para conquistar el dominio del aire. Y desde que llegamos a este segundo corolario: Todo lo que una nación hace para asegurar su propia defensa debe tener como finalidad la adquisición por sí misma los medios que, en caso de guerra, son más eficaces para la conquista del dominio del aire.

Cualquier esfuerzo, cualquier acción, o cualquier recurso desviado de este objetivo esencial hace que conquistar el dominio del aire que mucho menos probable; y hace que la derrota en caso de guerra que mucho más probable. Cualquier desviación de este propósito primario es un error. Con el fin de conquistar el aire, es necesario privar al enemigo de todos los medios de volar, por golpear a él en el aire, en sus bases de operación, o en sus centros de producción, en una palabra, siempre que estos medios se encuentran . Este tipo de destrucción sólo se puede lograr en el aire o en el interior del país enemigo. Por lo tanto, sólo se puede lograr por medios aéreos, a la

*El Comando de el Air29*

la exclusión de las armas del ejército y de la marina. Por lo tanto, el comando del aire no puede ser vencido, excepto por una fuerza aérea adecuada. A partir de esta afirmación y el anteriormente mencionado primer corolario, podemos sacar una conclusión de valor práctico; a saber: Una defensa nacional adecuada no se puede asegurar, excepto por una fuerza aérea capaz en caso de guerra de conquistar el dominio del aire. Ser

Seguro, esta afirmación se opone directamente a la concepción predominante de la defensa nacional, y se pone el brazo de aire por primera vez en orden de importancia. Sin embargo, para negar esta afirmación, también debemos negar el valor de dominio del aire. Para romper con el pasado es preocupante; pero también lo es la conquista del hombre del espacio perturbador.

Como ya he señalado, esta conclusión significa la superación de los valores tradicionales por otros nuevos aún no plenamente. Hasta este momento, el ejército y la marina han sido las fuerzas predominantes, y nadie puso en duda que la supremacía. El espacio se cerró al hombre. Pero no hay una razón a priori por qué el brazo de aire no puede convertirse en la potencia predominante en sus relaciones con las fuerzas de superficie. Al examinar estas relaciones, llegamos a la conclusión de que la Fuerza Aérea está destinado a predominar sobre las fuerzas de mar y tierra; esto porque su radio de acción ofensiva es limitado en comparación con el radio mucho mayor de la fuerza aérea.

Como ya he dicho, nos encontramos ahora en un punto particular en la curva de la evolución de la guerra. Después de este punto de la curva cae abruptamente en una nueva dirección, la ruptura de toda continuidad con el pasado. Por lo tanto, si tenemos una tendencia a desviarse lo menos posible a partir de lo común, nos encontraremos divergente de la realidad, y vamos a terminar muy alejada de las realidades de nuestro tiempo. Para ponerse al día con las cosas como son, hay que cambiar de rumbo bruscamente y seguir a la realidad misma. Si la razón, el sentido común, y los hechos mismos nosotros que el ejército y la marina están disminuyendo en importancia lo comunique lo compara con el poder aéreo, estamos haciendo un flaco favor a nuestros propios preparativos de defensa cuando insistimos abonando el ejército y la marina, con valores ficticios, que no tienen ninguna base en la realidad.

La naturaleza no avanza a pasos agigantados, y menos aún lo hace el hombre. No creo que entre hoy y mañana el ejército y la marina se suprimirán y sólo la fuerza aérea aumentaron.

30 *El dominio del aire*

Por el momento, sólo te pido que damos el brazo de aire de la importancia que se merece, en Italia estamos lejos de hacer eso, y que durante el período de transición se adopta el siguiente programa modesto: una disminución progresiva de las fuerzas de mar y tierra, acompañado de un aumento correspondiente de las fuerzas aéreas hasta que son lo suficientemente fuertes para conquistar el dominio del aire. Este es un programa que se acercará cada vez más cerca la realidad a medida que crecen más firme en su promoción.

Victoria sonríe a los que se anticipan a los cambios en el carácter de la guerra, no sobre los que esperan a adaptarse después que ocurren los cambios. En este período de rápida transición de una forma a otra, los que atrevidamente a tomar la nueva carretera primera podrán disfrutar de las ventajas incalculables de los nuevos medios de guerra por la edad. Este nuevo carácter de la guerra, haciendo hincapié en las ventajas de la ofensiva, seguramente hará para SWIFT, aplastando las decisiones en el campo de batalla. Aquellas naciones que se encuentran atrapados sin preparación para la guerra que se encontrarán, cuando estalla la guerra, no sólo que es demasiado tarde para que puedan prepararse para ella, pero que no pueden incluso conseguir la deriva de ella. Aquellos que están listos primero no sólo va a ganar rápidamente, pero va a ganar con el menor número de los sacrificios y el gasto mínimo de medios. De manera que, cuando se ha completado este cambio, aunque las decisiones en el campo será rápida, la guerra real se luchó con las fuerzas aéreas cada vez más formidables. Sin embargo, durante el período de transición de una fuerza limitada será suficiente para dar jaque mate al ejército de cualquier oponente y la marina.

Si hay que esperar para convencerse de ello hasta que alguien nos pone un ejemplo, vamos a quedar atrás; y quedarse atrás durante significa ser derrotado en caso de war.7 este período y, como ya he señalado, que, irónicamente, es justo lo que está sucediendo ahora. En un esfuerzo por protegerse a sí mismo contra posibles sed de venganza de Alemania, los aliados la obligó a lo largo del camino más seguro hacia el cumplimiento de la misma. Es un hecho que Alemania, obligado a desarmar en tierra y mar, será conducido a armar en el aire. Como veremos más adelante, una fuerza aérea capaz de conquistar el comando

7 Esto es exactamente lo que le pasó a Polonia, Francia, Noruega, Bélgica, Holanda, y en una medida para Inglaterra y Estados Unidos cuando fueron capturados preparados por las máquinas de guerra de Alemania y Japón en el presente war.- Tr.

*El Comando de El aire* 31

del aire, especialmente durante este período de transición, requiere medios relativamente limitados, un pequeño personal y recursos modestos; y todo esto se puede disponer en silencio, sin despertar la atención de los potenciales enemigos. A la menor roce del yugo que le fueron impuestos por los aliados, la unidad interior para ser libre seguramente empujar Alemania a lo largo de la nueva road.8

Esta nueva carretera es una vía económica que hace que sea posible para nosotros proporcionamos para la defensa nacional con un gasto reducido de energía y de recursos una vez que las armas respectivas de aire, la tierra y el mar se evalúan correctamente. Recordemos que en Inglaterra ha habido Almirantes de la Flota que cuestionaron el valor de barcos de guerra frente a los aviones; y recordamos, también, que las pruebas en los Estados Unidos han hecho que demuestra que bajo ciertas condiciones aviones pueden hundir barcos blindados.

Ahora hemos llegado a la hora en que ya no podemos ignorar este problema, que, en interés de la defensa nacional, debemos encarar de frente.

INDEPENDIENTE DE LA FUERZA AÉREA Y AUXILIAR DE AVIACIÓN

Examinando el problema de la defensa nacional en su contorno, con especial referencia a la fase aérea, hemos hecho hincapié en la independencia aérea de las fuerzas de superficie y rapidez de movimiento; y llegamos a la siguiente conclusión: Una defensa nacional adecuada no se puede asegurar, excepto por una fuerza aérea capaz en caso de guerra de conquistar el dominio del aire. Hemos visto también que, con el fin de conquistar el dominio del aire, todos los medios aéreos del enemigo deben ser destruidos ya sea en combate aéreo, en sus bases y aeropuertos, o en sus centros de producción; en fin, dondequiera que se encuentran o se producen. Y hemos observado que ni el ejército ni la Marina puede ayudar de cualquier manera en este trabajo de destrucción. La consecuencia natural de esta situación es que una fuerza aérea capaz de conquistar el dominio del aire es,

8 Es sólo cinco años desde que escribí estas palabras, y ya Alemania, además de su primer lugar en la química, es incontestablemente liderando el campo de la construcción aeronáutica, así como en la aviación civil. Y estos son los básicos: los suficientes elementos necesarios para crear rápidamente y en secreto una fuerza aérea formidable.

*Comando de la 32La Aire*

por la misma naturaleza de las cosas, orgánicamente autosuficiente e independiente de las fuerzas de mar y tierra en sus operaciones. En aras de la simplicidad, de aquí en adelante me referiré a todos los medios aéreos que, en conjunto, constituyen una fuerza aérea capaz de conquistar el dominio del aire, por el término, la Fuerza Aérea Independiente. La conclusión anterior puede, pues, decirse: La defensa nacional sólo puede garantizarse mediante una fuerza aérea independiente de la potencia adecuada.

En la actualidad el único uso militar hecha de aviones es ayudar a las operaciones de las fuerzas de mar y tierra; y por esta razón por la que están bajo las órdenes del ejército y la marina. Hasta el momento, una fuerza aérea capaz de comandar el aire no existe en cualquier parte del mundo. Si había una, la concesión de la uniformidad del aire que se extiende sobre la tierra y el mar por igual, que no podía depender para su bienestar o para su funcionamiento en el ejército o la marina de guerra, porque tal dependencia sería arbitraria que, forzando la Fuerza Aérea independiente para dividir sus fuerzas, sería un fracaso para llenar las verdaderas necesidades de la situación. Hay aviones en la actualidad bajo el mando directo de las fuerzas de mar y tierra. Un ejemplo es el plano de observación, cuya función es dirigir fuego de artillería-una función, por cierto, que no es esencialmente aérea; que se llevaría a cabo por otros medios si la aviación aún no se inventaron. Otros ejemplos son las especialidades de bombardeo y de persecución, que, aunque no opera directamente bajo mando militar y naval, sin embargo, son dependientes de ellos. La función principal de los aviones bajo el mando directo del ejército es, naturalmente, el fomento del ejército específicamente tiene como objetivo; de los menores de Mando de la Armada, tiene como objetivo profundizar de forma específica la marina. De la misma manera, escuadrones de persecución bajo el mando del ejército tienen el derecho específico de vigilar el cielo por encima de la superficie de la tierra; los menores de Mando de la Armada, de vigilar el cielo sobre la superficie del mar. naturalmente, el fomento de los objetivos específicamente militares; de los menores de Mando de la Armada, tiene como objetivo profundizar de forma específica la marina. De la misma manera, escuadrones de persecución bajo el mando del ejército tienen el derecho específico de vigilar el cielo por encima de la superficie de la tierra; los menores de Mando de la Armada, de vigilar el cielo sobre la superficie del mar. naturalmente, el fomento de los objetivos específicamente militares; de los menores de Mando de la Armada, tiene como objetivo profundizar de forma específica la marina. De la misma manera, escuadrones de persecución bajo el mando del ejército tienen el derecho específico de vigilar el cielo por encima de la superficie de la tierra; los menores de Mando de la Armada, de vigilar el cielo sobre la superficie del mar.

En esta situación nos parece algo que ofende a nuestro sentido de la aptitud. Ante este estado de cosas, podemos ver claramente cómo es fácil una vez que un bien organizado doblada enemigo a conquistar el dominio del aire que pueda tener, y lo impotente estos medios aéreos auxiliares empleados por el ejército y la marina sería, confrontado por un enemigo de la Fuerza Aérea Independiente empeñado en la conquista, ya que no hay oposición organizada se interpondría en su camino. Es

*El Comando de el Air33*

natural que el ejército y la marina deben desear ser proporcionado con auxiliares aéreas para ayudar a sus operaciones. Pero tales medios aéreos, que integran las operaciones separadas de las dos ramas del servicio, no son más que una extensión del ejército y la marina. No pueden ser considerados como con- stitute una fuerza aérea real. aviones de observación dirigiendo el fuego de artillería son observadores útiles en forma de la antena, no más.

Este hecho es tan evidente que en nuestra discusión de la guerra aérea que hemos llegado a la conclusión inevitable de que una fuerza aérea independiente que funciona completamente independiente del ejército y la marina es de suma importancia.

Cuando, hace unos años, nos encontramos por primera vez el término "servicio de vuelo," parecía un verdadero triunfo para el nuevo instrumento de guerra. Pero sólo parecía tan; por el término "servicio volar" sólo expresa un vínculo, en la medida como un "servicio" es una mera parte de un todo, que es la única entidad que puede considerarse realmente independiente. Es sólo cuando se llega a la expresión "fuerza aérea independiente" que percibimos una entidad capaz de luchar en el nuevo campo de batalla, donde ni el ejército ni marina pueden tomar cualquier parte. Los aviones que operan bajo el mando del ejército o la marina pueden ser considerados como no más que armas y auxiliares; por lo que, en aras de la simplicidad, me referiré a ellos a partir de ahora como "la aviación auxiliar del ejército y la marina."

Hasta este momento he hablado de medios aéreos de la guerra en términos generales solamente, porque pensé que la mejor manera de introducir el problema en líneas generales al principio del libro. Pero, de hecho, la aviación se divide en dos categorías principales, más ligero que el aire y los barcos más pesados ​​que el aire, o dirigibles y aviones. Debo explicar, en aras de la claridad, de que a partir de ahora me limitaré a la categoría más pesada que el aire, aviones, como el único tipo de los usados ​​para la guerra,

CAPITULO DOS

*La Fuerza Aérea Independiente*

ESTRUCTURA

Hemos definido una fuerza aérea independiente como el complejo total de medios aéreos que, tomados en su conjunto, constituye una fuerza aérea capaz de conquistar el dominio del aire; hemos visto también que, con el fin de conquistar el dominio del aire, es necesario destruir todos los medios del enemigo de volar. Por lo tanto, una fuerza aérea independiente debe ser organizado y empleado con esta destrucción como el final a la vista.

Pero, si se me permite utilizar una figura de discurso, no es suficiente para derribar todos los pájaros en vuelo si se quiere acabar con la especie; persisten los huevos y los nidos. El método más eficaz sería destruir los huevos y los nidos de forma sistemática, ya que, estrictamente hablando, no hay especies de aves pueden permanecer continuamente en vuelo sin bajar del vehículo. Del mismo modo, la destrucción de los aviones del enemigo mediante la búsqueda de ellos en el aire es, aunque no es del todo inútil, el método menos eficaz. Una manera mucho mejor es destruir sus aeropuertos, bases de suministro, y centros de producción. En el aire sus aviones pueden escapar; pero, como los pájaros cuyos nidos y huevos han sido destruidos, los aviones que todavía estaban fuera no tendrían bases en donde posarse cuando regresaron. Por lo tanto,

Bombarderos, sin embargo, son por su propia naturaleza, no destinados para el combate; por lo que aviones de caza deben despejar el cielo de la interferencia enemigo antes de que los atacantes puedan cumplir su misión. Estos escuadrones de persecución que llamaré "unidades de combate."

Una fuerza aérea independiente debe ser orgánicamente compone de unidades de bombardeo y unidades de combate, el primero en dirigir la acción ofensiva contra blancos de superficie, el segundo para proteger a los bombarderos

34

*El Comando de el Air35*

contra la posible oposición enemiga. De ello se desprende, por lo tanto, que la más fuerte de las unidades de bombardeo de una fuerza aérea independiente, mayor será su capacidad destructiva. La fuerza total de las unidades de combate, por el contrario, debe ser sólo proporcionalmente mayor que la fuerza de combate del enemigo; es decir, que sólo necesita ser lo suficientemente fuerte como para ganar superioridad sobre las fuerzas de combate del enemigo. Una vez que la Fuerza Aérea Independiente ha conquistado el dominio del aire, no habrá necesidad de las unidades de combate. Las unidades de bombardeo, por el contrario, una vez que la Fuerza Aérea Independiente ha ganado el dominio del aire, ahora libre de la oposición aérea, serán capaces de desencadenar sin riesgo todo su poder ofensivo para cortar el ejército y la armada del enemigo desde sus bases de operación , sembrar el terror y el caos en el interior de su país,

El siguiente esquema simple muestra el esqueleto sobre el cual una fuerza aérea independiente debe estar constituida:

1. La potencia máxima de bombardeo
2. Combate de potencia proporcional a la posible fuerza del enemigo

UNIDAD DE BOMBARDEO

La unidad de bombardeo debe poseer suficiente fuerza de choque para garantizar unos resultados muy importantes. Ya he señalado al principio fundamental que debe regir la acción ofensiva del aire; a saber, que un bombardeo debe destruir por completo el objetivo al que se dirige, obviando así la necesidad de volver a hacer un segundo ataque en el mismo objetivo.

En mi opinión la unidad de bombardeo debe ser capaz de destruir todo en una superficie específica de 500 metros de diámetro. El área de esa superficie, entonces, debe ser la base sobre la que calcular y establecer el grado de poder necesario para la unidad de bombardeo. Una vez que el área de una superficie de este tipo se determina por criterios empíricos, o el número de objetivos en él, el siguiente paso es determinar la cantidad de material explosivos activos, incendiarios, y gases-necesarias veneno para demoler todo lo expuesto en esa superficie. Esta cantidad será más grande o más pequeño de acuerdo con la eficacia de los materiales activos usados ​​en la actual

*Comando de la 36El Aire*

bombas. Si nos detenemos a pensar que con esta cantidad necesaria de material activo depende del número de bombarderos a una unidad, en igualdad de circunstancias, podemos ver fácilmente lo grande que una ventaja que sería hacer uso de los materiales activos más eficientes.

Una vez establecida la cantidad de base de materiales activos y la relación entre ésta y el peso de la cáscara determinada, es una cuestión simple para calcular el peso total de la carga de la bomba necesaria para destruir la superficie bajo consideración. Una vez que se calcula este peso, sabemos que el número de planos necesarios en una unidad de bombardeo. En el supuesto de que un quintal de material activo es suficiente para destruir todo en un radio de 25 metros, y que en un promedio del material activo en una bomba representa la mitad de su peso, se llega a la conclusión de que 20 toneladas de bombas son necesarias para destruir una superficie de 500 metros de diámetro. Y aún más, lo que permite una capacidad de carga de 2 toneladas de bombas a un avión, llego a la conclusión de que la unidad de bomba debe ser una fuerza de 10 aviones. Los supuestos en los que se basa este cálculo no son pura especulación; que se derivan de las condiciones existentes. Así que, incluso si no son absolutamente exacta, que nos proporcionan una estimación razonablemente precisa que no puede estar muy lejos de la verdad. Sólo la experiencia, por supuesto, puede establecer las cifras exactas; y sólo la experiencia puede determinar con precisión los detalles específicos de la organización de la unidad de bombardeo. Pero eso no es de vital importancia para nosotros aquí. Lo que nos interesa ahora es el principio de la materia y algunos realización de lo que debería ser la fuerza de una unidad de bomba capaz de destruir una superficie de, por ejemplo, a 500 metros de diámetro. y sólo la experiencia puede determinar con precisión los detalles específicos de la organización de la unidad de bombardeo. Pero eso no es de vital importancia para nosotros aquí. Lo que nos interesa ahora es el principio de la materia y algunos realización de lo que debería ser la fuerza de una unidad de bomba capaz de destruir una superficie de, por ejemplo, a 500 metros de diámetro. y sólo la experiencia puede determinar con precisión los detalles específicos de la organización de la unidad de bombardeo. Pero eso no es de vital importancia para nosotros aquí. Lo que nos interesa ahora es el principio de la materia y algunos realización de lo que debería ser la fuerza de una unidad de bomba capaz de destruir una superficie de, por ejemplo, a 500 metros de diámetro.

Podemos pensar de todo esto que una unidad de bombardeo establecida de acuerdo con este principio representa un poder ofensivo un tanto indefinida que podría ser capaz de causar una cierta cantidad de daño a un oponente. Ese no es el caso. Tal unidad representa un poder ofensivo determinado exactamente que posee una capacidad conocida definido para la destrucción a través de una superficie dada. Cuando una unidad de este tipo golpea contra un objetivo enemigo dentro de la superficie especificada, tenemos certeza matemática que ese objetivo se destruyó. El poder ofensivo de una fuerza aérea independiente en su conjunto, a continuación, se calcula a partir del número de bomb-

*El Comando de el Air37*

ing unidades que lo componen; y el número de estos, a su vez, desde el número de superficies dadas a ser destruido. Este poder ofensivo, o mejor aún, destructiva- puede ser lanzado contra un enemigo en cualquier punto que resulte más eficaz y más dolorosa. Tomemos, por ejemplo, una fuerza aérea independiente de 500 aviones, cada uno con 2 toneladas de bombas, y capaz de destruir 50 superficies, cada una de 500 metros de diámetro. Tal fuerza aérea podría destruir cada día 50 enemigos aviación nidos-es decir, aeropuertos, almacenes de suministros, plantas de producción, etcétera. En ese caso, ¿cuánto tiempo que sería necesario poner a tierra el presente de la fuerza aérea de cualquiera de las grandes potencias de Europa? Lo que la oposición, aéreo o terrestre, podría alguno de ellos ofrecen contra este tipo de ataques?

En la discusión de la unidad de combate, veamos primero la posibilidad de oposición aérea, ya que es la unidad de combate que superar la oposición. En cuanto a la oposición de las fuerzas de tierra, no puede haber ninguna excepción cañones antiaéreos; y voy a tratar de mostrar cómo los aviones de combate pueden contrarrestar incluso la acción de los cañones antiaéreos. Pero más allá de este punto, en realidad, la eficacia de los cañones antiaéreos nunca puede ser cualquier cosa, pero muy limitada, tanto por su fuego inexacta y debido a la dispersión de los medios inherentes a ese tipo de defensa. fuego antiaéreo sin duda puede poner fuera de servicio algunos aviones en una unidad de bombardeo -a pérdida limitada; pero nadie puede aspirar a luchar en una guerra sin tomar algunos riesgos, especialmente cuando esos riesgos pueden reducirse al mínimo.

En cuanto a esta cuestión de los aviones de repuesto, un suministro adecuado de este tipo de aviones se debe mantener en la mano listo para la acción inmediata, y la cuota de estos planos no se debe permitir que ir por debajo de un cierto límite. Por ejemplo, tomar la potencialidad de la unidad de bombardeo como 20 toneladas de bombas, esta cantidad de energía puede ser desarrollada por 10 máquinas, cada uno con 2 toneladas; por 5 máquinas, cada uno con 4 toneladas; o por una sola máquina-si una máquina tal existía -Sacar toda la carga de 20 toneladas. Desde un punto de vista, es mejor tener el menor número posible de aviones para simplificar la organización de la unidad. Pero desde otro punto de vista, es muy imprudente

*Comando de la 38La Aire*

para hacer que el número de aviones en una unidad demasiado pequeña, porque la pérdida de incluso un plano reduciría en gran medida también la potencialidad de la unidad. Por esta razón, considero que el número mínimo de aviones por unidad nunca debe ser inferior a 4; el cual, en el caso que nos ocupa, que significaría aviones con 5 toneladas cada uno.

Ahora vamos a tratar de determinar las características generales de los planos adecuados para las unidades de bombardeo. Un avión debe tener las características de aire valía y utilidad. Estos son demandados de cualquier avión en la paz o la guerra. Se trata de las características funcionales -el rendimiento de un avión hay que determinar aquí; y éstos incluyen la velocidad, el radio de acción, techo, armamento, y capacidad de carga útil-.

*Velocidad:* Ya hemos señalado que las unidades de bombardeo, que debe llevar a cabo su misión, a pesar de la oposición enemiga, son compatibles con las unidades de combate. Esto significa que ellos no necesitan tener la velocidad para dejar atrás a los aviones enemigos de persecución; un hecho de suma importancia, ya que hace innecesario que los aviones de bombardeo para entrar en una carrera de velocidad, el resultado de las cuales está destinada a ser incierto. La nación que apuesta su seguridad o de su poder simplemente en la velocidad en el aire, se juega en una tarjeta muy dudoso, especialmente en vista de la creciente velocidad de los aviones. Por otro lado, la victoria no se gana huyendo. Gran velocidad en un avión siempre se obtiene a expensas de la capacidad de carga. Por lo tanto en planos de gran capacidad de carga hay que contentarse con una velocidad moderada, que en realidad puede llegar a ser mejor para los fines prácticos. El avión bombardeo, a continuación,

*Radio de acción: La* radio de acción de un avión de guerra es la mayor distancia que puede viajar desde su propia pista de aterrizaje y regresar por sus propios medios. por lo tanto, el radio de un avión bombardeo de acción debe ser la mayor posible; para el su radio de acción más prolongada, más profunda es su penetración en el territorio enemigo. La medida del radio de acción depende exclusivamente del consumo de combustible de sus motores y su capacidad de carga. Por lo tanto, mayor es la capacidad de carga, la su radio de acción más larga.

*El Comando de el Air39*

capacidad de carga de un avión de bombardeo, exclusiva de la tripulación, debe ser dividido proporcionalmente entre la carga de combustible y carga de bombas. Se entiende, por supuesto, que, dada la carga total máxima del plano-a fija predeterminada cantidad-del radio de acción se puede aumentar simplemente mediante el aumento de la carga de combustible y la disminución de la carga de la bomba, y viceversa. Lo que nos interesa aquí es determinar el radio normal o promedio de la acción del avión de bombardeo; y que depende de dos factores: la disposición de los objetivos enemigos destinados para el ataque durante las operaciones normales, y la elección de avión capaz, dentro de ese radio de acción normal, de llevar una carga de bombas suficientes para destruir el objetivo.

En mi opinión, el radio de acción normal de un avión de bombardeo de hoy debe estar entre 200 y 300 kilómetros. Dije "radio normal de la acción"; en casos excepcionales puede ser fácilmente modificado. Si el radio normal es de 300 kilómetros y está prevista una acción dentro de 100 kilómetros, sería un desperdicio para llevar una carga de combustible suficiente para 300 kilómetros en lugar de la reducción de la carga de combustible y utilizando el peso ahorrado así para llevar más bombas. A la inversa, si el radio normal es de 300 kilómetros y está prevista una acción a 400 kilómetros, la carga de la bomba se puede aligerar por lo suficiente como para corresponder con el aumento de la carga de combustible. Esta elasticidad en el radio de acción de un avión se puede asegurar por algunos detalles adicionales de la construcción para permitir el ajuste de la carga total entre el peso de combustible y el peso bomba.

*Techo:* Cuanto mayor sea la altitud, la vulnerabilidad al menos una de avión de combate de fuego antiaéreo. Desde por sus operaciones de bombardeo propia naturaleza, se caracterizan por la dispersión en lugar de concentración de fuego, los bombardeos se pueden llevar a cabo de manera eficaz incluso a muy altas altitudes. El techo normal, por lo tanto, debe estar entre 3.000 y 4.000 metros. Teniendo en cuenta la naturaleza de nuestras fronteras, compensó la mayor parte de los picos de alta montaña, necesitamos aviones de guerra con techos altos suficiente para superar toda la cadena de los Alpes en cualquier lugar sin dificultad; lo que significa techos entre 6.000 y 7.000 metros.

*Grado de Armamento: Obviamente,* el primer requisito, el propósito principal, de un avión de bombardeo es para llevar bombas y ser equipado

40 *El dominio del aire*

con el mecanismo adecuado para la liberación de ellos. Pero eso no es todo; Se necesita algo más. En aras de la moral de la tripulación, algunos armamento defensivo es indispensable. A pesar de un avión de bombardeo no puede ser el arma ideal para el combate aéreo, sería falta de criterio para dejar su tripulación con un sentimiento de total impotencia contra el posible ataque de aviones enemigos persecución. Es imperativo, por lo tanto, que el avión se suministra con armas de fuego rápido de pequeño calibre para su propia defensa, aunque consciente del hecho de que el combate aéreo se debe dejar a las unidades de combate.

*Carga útil:* La carga útil máxima de cualquier tipo de avión es una cantidad fija predeterminada igual a la suma de los pesos de estos tres elementos: tripulación, combustible, y el armamento. La tripulación, naturalmente, debe mantenerse a un mínimo indispensable, permitiendo posibles pérdidas en el personal. La relación entre el peso del combustible y el peso del armamento ya hemos discutido. Teniendo en cuenta, entonces, la cantidad de combustible y el armamento necesario para las operaciones normales, la carga útil total de un avión de bombardeo debe ser tal como para permitir un peso bomba lo suficientemente sustancial como para evitar unidades de bombardeo engorrosos de demasiados aviones. En mi opinión, el número de aviones en una unidad de bomba debe estar entre 4 y 12.

Tales son las características funcionales de un bombardero características que, traducidos en las especificaciones, se debe exigir que se lleve a efecto por los diseñadores y constructores de avión.

Ya he llamado la atención sobre la gran importancia de la eficacia de los materiales activos utilizados en las bombas. La duplicación de la eficacia de los materiales activos, de hecho, se duplica automáticamente la potencia de una fuerza aérea independiente. Sería tonto de hecho a ser demasiado económica en estos asuntos, o en cualquier consignación manera stint para la investigación sobre la naturaleza y el uso de estos materiales.

Los materiales activos se dividen en tres categorías principales: explosivos, incendiarios y gases venenosos. Además el estudio y la investigación sobre la eficacia de cada uno de estos, también hay que investigar las potencialidades de las posibles combinaciones de los mismos en las operaciones de bombardeo. Incluso si todavía tenemos poco conocimiento de ellos, al menos podemos sentido, y la experiencia puede confirmar la impresión, que los altos explosivos jugarán un papel menor en las combinaciones posibles, dado un mayor

*El Comando de El aire* 41

un amplio uso de incendiarios y gases venenosos. Esto será particularmente cierto en cuanto a objetivos civiles, tales como almacenes, fábricas, almacenes, suministro de alimentos, y los centros de población, la destrucción de lo que puede ser más fácil de lograr mediante el establecimiento de incendios con bombas incendiarias y paralizando toda actividad humana durante un tiempo con bombas de gas . Sólo en casos excepcionales se bombas de alto poder explosivo ser útil, como en pistas de aterrizaje y rompiendo el laboreo de los campos de aviación con estallidos de bombas. Pero este asunto de las bombas es un detalle particular a la que me refiero solamente con el fin de dar una idea del alcance de todo el problema de la formación de una unidad de bombardeo.

UNIDAD DE COMBATE

La función esencial de la unidad de combate es despejar cualquier posible oposición aérea fuera de la trayectoria de los terroristas, mientras llevan a cabo su misión. Por consiguiente, deben ser diseñadas y equipadas principalmente para el combate aéreo.

En los días previos a la Primera Guerra Mundial era la opinión actual en los círculos militares que combate en el aire era una imposibilidad, y, salvo en raros casos, los primeros aviones utilizados en la guerra se proporcionan sin armamento adecuado para el combate. Pero el combate aéreo es una realidad y está aquí para quedarse.

Cualquier acción aérea por parte del enemigo está obligado a ser a su favor, y nuestra desventaja, y hay que oponerse a ella. Durante la Primera Guerra Mundial se consideró una mala política que admitir que nuestros aviones de reconocimiento podían hacer prácticamente nada para evitar que los aviones enemigos lleven a cabo sus observaciones sobre nuestras líneas, y viceversa. Pero el combate aéreo desarrollado de forma espontánea, en el curso natural de los acontecimientos. Los aviones comenzaron a llevar algo de armamento, y los pilotos comenzaron a aprender a atacar y para defenderse-el comienzo de las maniobras aéreas. Y de estas peleas de perros el hecho surgido claramente que los aviones más rápidos tenían la ventaja sobre los más lentos; que podrían golpear y correr a su antojo. Poco después, de esa experiencia llegó el avión de caza, llamado así precisamente porque su propósito era interferir con otros aviones y evitar que el cumplimiento de sus misiones. La velocidad y el armamento fueron las características más destacaron en el diseño de este

*Comando de la 42La Aire*

tipo de avión; y como consecuencia, el avión de caza se convirtió inmediatamente en maestro del aire y dominó todos los otros tipos de avión en combate. Fuera de la necesidad de proteger otros tipos de avión desde el avión de caza, surgió la necesidad de otro avión tan rápido o más rápido, un avión capaz, por así decirlo, para dar caza al cazador. A continuación, comenzó la carrera para desarrollar más y más velocidad en los aviones. Más velocidad y mayor maniobrabilidad que el enemigo, fue el grito de aviones capaces de realizar acrobacias aéreas "" por el cual, en caso de que un piloto encontró su velocidad inferior, podía esquivar la lucha y la huida a la seguridad. Todo lo demás fue sacrificado a velocidad y maniobrabilidad, el primer requisito para la obtención de superioridad, incluso temporal sobre el enemigo en el aire. La tripulación se redujo al mínimo, un solo piloto que también maneja la ametralladora.

se redujo a un mínimo de una hora o un poco más de tiempo de vuelo era todo.

La función de los aviones de caza, a continuación, fue a buscar otros tipos de avión enemigo y proteger sus propios aviones de perseguidores del enemigo. Puesto que eran los aviones más rápidos y diseñada para la acrobacia aérea, por lo tanto el más difícil de manejar, que fueron asignados a la más audaz de los pilotos. Por dos razones comprensibles pilotos ellos prefieren a otros tipos de avión.

En primer lugar, otros tipos de reconocimiento, aviones fueron observación, y bombarderos enviados en misiones definidas, lo que les pone en desventaja en los encuentros con cazadores enemigos. aviones de caza, por el contrario, se les dio misiones menos definida y por lo tanto tenía más libertad de acción. Atacaron a los aviones enemigos de otros tipos, sobre los que no tenían ventajas obvias cuando se trataba de un encuentro. O, encontrándose con aviones enemigos persecución, podrían participar en peleas de perros, evadir el encuentro del todo, o, una vez activado, cortar la lucha corta en el medio y la cabeza para el hogar. Su rendimiento era por lo tanto más colorido, menos restringido, menos monótona, e incluso, en cierto sentido, grosa menos gro que las operaciones de otros tipos de avión.

En segundo lugar, aviones de caza generalmente se operan cerca de la sede de los altos mandos, a cuya protección, puedo añadir, que contribuyeron directamente. En la guerra de ambas partes siguieron tratando de bombardear la sede, y pronto fue evidente que la búsqueda

*El Comando de el Air43*

aviones eran la mejor defensa contra estos intentos. Con su rápido despegue y escalada rápida velocidad, estas máquinas eran más propensos a tener éxito en la interceptación del atacante antes de que pudiera golpear y, más a menudo que no, en la reducción de los bombarderos enemigos más lentos. Vigilar el cielo se convirtió en la provincia en particular de los aviones de caza, y disfrutó del favor de los altos mandos, cuya seguridad y tranquilidad que se podrían salvaguardar, al menos durante el día.

Este favoritismo produjo un rápido crecimiento de esta especialidad volar; pero, al mismo tiempo que se oculta el problema de la defensa nacional e impedía una correcta comprensión de lo que el dominio del aire consiste en. Cuando los escuadrones de persecución de un lado en la guerra tuvieron éxito en la reducción de más naves enemigas de lo que perdieron de su propia , ese lado podría reclamar inmediatamente el dominio del aire. En realidad todo lo que había ganado era una superioridad temporal que puede haber hecho operaciones aéreas más difícil para el oponente, por el momento. Pero no lo hizo, y no podía, se oponen a su participación en las operaciones aéreas. Hasta los últimos días de la guerra, de hecho, todos los beligerantes llevan a cabo operaciones aéreas contra otros.

El quid de la cuestión es que, a pesar de su pretensión de características ofensivas, el plano de la búsqueda se usó casi en su totalidad como un medio de defensa. No podría haber sido de otra manera. Con su radio muy limitado de acción, el avión de caza se vio obligado a desempeñar un papel pasivo en lugar de buscar al enemigo en su propio terreno. Los aviones de caza de esos días no podrían haber sido diferente empleado. Fueron utilizados principalmente para derribar las máquinas enemigas en la patrulla de observación o dirigir el fuego de artillería, y para defender los centros importantes de los bombardeos. Por lo demás, su utilidad era tan limitado como se dispersaron sus operaciones; y el combate aéreo se convirtió en más que una serie de duelos en el que la habilidad y el valor de los ases individuales se muestran en todo su esplendor. escuadrones Pursuit eran una aglomeración suelta de caballeros andantes del aire,

Podemos ver ahora que tal situación tiene algo falso en él, algo que no suena verdad; para la guerra ya no se libra de

*Comando de 44The El Aire*

una serie de encuentros individuales dispersos, por muy valiente o habilidoso los individuos pueden ser. Hoy la guerra es librada por masas de hombres y máquinas. Así que esta antena caballero andante debe ser suplantado por una caballería real del aire de la fuerza aérea independiente.

Anteriormente, en estas páginas me comentó que confiar en la velocidad solo en el combate aéreo es un juego es todo en una tarjeta dudosa. Por ejemplo, deje que un avión de caza ser perseguido por uno más rápido, y deja de ser un avión de caza. Por su propia naturaleza, el avión de caza debe ser una máquina excepcional, que incorpora en un momento dado todos los desarrollos técnicos más recientes, y manipulado por los pilotos excepcionales. Pero la guerra se combate con los hombres y las máquinas de habilidades y el nivel medio; y por lo tanto debemos cambiar nuestra concepción actual de la guerra aérea, o pasar por debajo.

Lo que determina la victoria en la guerra aérea es poder de fuego. Velocidad sirve sólo para enfrentarse con el enemigo o para huir de él, no más. Un, avión fuertemente armados más lento, capaz de limpiar su camino con su propio armamento, siempre se puede obtener la mejor del avión de caza más rápido. Una unidad de combate compuesta de aviones más lentos, fuertemente armados está en condiciones de soportar el fuego de aviones de caza enemigo y llevar a cabo su misión con éxito. Como cuestión de hecho, no es asunto de una unidad de combate, ya sea para buscar un enemigo aérea o para huir de él. He dicho, y lo repito, que la función principal de una unidad de combate es limpiar la oposición enemiga aérea fuera del camino de bombardear las unidades decidido a llevar a cabo misiones definidas.

Permítanme utilizar este sencillo ejemplo para ilustrar lo que quiero decir: Una unidad de bombardeo deja el punto A al punto B. bomba Las unidades de combate no tienen otro propósito que en esta operación para borrar fuera de su camino cualquier obstáculo aéreas enemigas intentar cerrar el camino de la unidad de bombardeo en la carretera de a a B. corresponde al enemigo para evitar el bombardeo de B si puede. Él es el que busca la batalla, que hace que el ataque. si no lo hace, tanto mejor, el bombardeo de B se puede realizar con más seguridad. Si lo hace ataque, existen las unidades de combate para luchar contra el ataque. Por lo tanto, las unidades de combate no tienen necesidad de gran velocidad con el fin de buscar al enemigo y obligarlo a dar la batalla; todo lo que necesitan es suficiente para acompañar a las unidades de bombardeo y aguantar una pelea adecuada si el enemigo intenta interferir con sus operaciones.

*El Comando de el Air45*

Es obvio, entonces, que la velocidad de las unidades de combate debe ser algo mayor que la de las unidades de bombardeo. Y, como una cuestión de hecho, no hace falta decir que el radio de acción y el techo de aviones de combate debe ser mayor que los de las unidades de bombardeo, que tienen que escoltar y proteger. En general, las principales características de los aviones de combate debe ser la velocidad, radio de acción y CEIL ing superiores a las de los aviones de bombardeo.

A partir de esta la conclusión puede extraerse de que debería, en general, ser muy poca diferencia entre un tipo de avión y la otra, lo que implica que los aviones de combate, como bombarderos, debe ser capaz de llevar una carga sustancial, además de una suministro adecuado de combustible. Este aumento en la capacidad de carga de la unidad de combate se debe hacer uso de para aumentar la potencia de fuego y, de ser posible, protección de la armadura. Esto es simplemente una cuestión de aumentar la cantidad de armamento del avión y su capacidad para concentrar el fuego en cualquier dirección dada. Una cierta cantidad de protección puede ser acordada por blindaje las partes vitales del avión con aleaciones de metales ligeros. Ciertamente, sería absurdo esperar que com- pleta protección de la armadura contra todos los golpes posibles;

Un avión diseñado y construido a lo largo de estas líneas en la cara de ser tan superior en la intensidad de la potencia de fuego como a cualquier barco outmatch búsqueda existentes en la actualidad. Si un avión de bombardeo capaz de transportar dos toneladas de bombas se puede hacer, sin duda debe ser posible construir una con velocidad ligeramente superior, el radio de acción, y el techo, capaz de transportar una carga de una tonelada de bombas. Entonces, si la capacidad de carga ahorrado se utiliza para el armamento en lugar de bombas, tendríamos un avión equipado para el combate con un mayor poder de fuego que cualquier avión de caza existentes en la actualidad.

La organización de una unidad de combate debe ser tal como para incluir un número de planos que pueden combatir en la formación; y la formación debe ser de naturaleza de concentrar la máxima intensidad del fuego en cualquier dirección con el fin de alejar el enemigo ataque aéreo, o por lo menos que sea peligroso para el enemigo a acercarse. En comparación con tales unidades de la finalidad de que, repito, no es atacar,

*Comando de la 46La Aire*

pero para defenderse de los aviones de ataque de persecución, con toda su velocidad y maniobrabilidad superior, no tendría ninguna ventaja, sino más bien la desventaja de armamento ligero. Dicha unidad podría ser atacado con éxito sólo por una unidad similar compuesto por un número aún mayor de aviones, más fuerte, mejor armados y mejor blindado.

Sólo la experiencia práctica nos puede proporcionar con los datos suficientes para determinar la correcta organización de la unidad de combate en número específico a los detalles de los planos, es decir, la formación y las tácticas. Mi propósito aquí es presentar una idea esquemática, pero no obstante concreto, de lo que la unidad de combate debe ser.

Estabilización de Armamento

Hemos visto como una fuerza aérea independiente debe ser organizada, que debe incluir tanto las unidades de bombardeo y de combate con el fin de ser plenamente eficaz. Se puede incluir otros tipos de avión en planos de adición-rápido para la observación, el cojinete de expedición, y el deber de enlace entre los distintos comandos, por ejemplo. Sin embargo, su columna vertebral debe ser siempre con bombas y aviones de combate. En ese radica estabilización de su armamento.

Uno de los problemas más graves que enfrenta una fuerza aérea es esta cuestión de la estabilización de su armamento. A menudo se dice que los aviones militares deben ser cambiados en el diseño y construcción cada tres meses debido al progreso técnico constante y rápido que se están realizando en la aviación. Esto es cierto en vista de los conceptos que hoy rigen la organización de dichas fuerzas. Por ejemplo, hemos observado la importancia que se concede a aviones de caza en la actualidad. Dado que esta rama de la aviación deriva su poder potencial de velocidad, y dado que los nuevos registros de velocidad se hacen y se rompen todos los días, la aviación búsqueda es claramente inestable; el plano que hoy es la última palabra en la evolución técnica puede ser obsoleto mañana.

Esto es cierto no sólo de los aviones de caza. Hay máquinas llamadas "bombarderos luz del día", en los que se solicita una combinación de gran velocidad y capacidad de carga de bombas. En el concepto predominante de su propósito, estos planos son llamados bombarderos luz del día, ya que pueden llevar a cabo las operaciones- bombardeo limitado durante la luz del día

*El Comando de el Air47*

Sólo-al mismo tiempo, aprovechando su mayor velocidad para escapar de los aviones enemigos persecución. Estos bombarderos luz del día son considerados como la contrapartida de los bombarderos de velocidad media llamados "bombarderos nocturnos", ya que se supone que deben llevar a cabo sus operaciones al amparo de la noche. En ambos casos el mismo concepto gobierna; es decir, tratando de llevar a cabo una operación huyendo! Este es un concepto que llora en voz alta para su revisión. La idea es absurda la medida en que la guerra exige la facultad de llevar a cabo las operaciones, ya sea en tierra, en el mar o en el aire, a pesar de la oposición enemiga. Pero aparte de eso, estos llamados bombarderos luz del día, evidentemente, deben permanecer sin estabilizar la medida en que dependen solo por su eficacia velocidad, un factor que cambia para siempre.

Muy diferente de hecho es mi concepción de los aviones que deben formar el cuerpo principal de una fuerza aérea independiente. Ya sea bombarderos o aviones de combate, no necesitan más que una velocidad media. No tiene por qué ser el énfasis puesto sobre la velocidad; es de poca importancia que los avances técnicos pronto pueden producir bombas o aviones de combate que, conservando inalteradas otras características básicas, tendrá una velocidad de 10 a 20 millas por hora más. Para mantenerse al tanto de los avances técnicos en armamento, será suficiente para tener en cuenta la mejora gradual de armamento en sí. la perfección teórica siempre exige la extrema; pero nuestro interés está en el camino del medio de la practicidad.

Por lo tanto, es el armamento real de una fuerza aérea independiente que regula la estabilización de lo que se considera el armamento necesario para una fuerza aérea realmente eficiente. Pero hay más que eso. Si examinamos cuidadosamente las características funcionales de los bombardeos y de combate aviones como he tratado de definirlos, podemos ver fácilmente que en general son casi idénticas a las características funcionales de la aviación civil. Cuando todo está dicho y hecho, el plano bombardeo es esencialmente un avión de transporte de velocidad media y el radio suficiente de acción, especialmente equipado para llevar bombas. De hecho, para cambiar su equipo es todo lo que es necesario transformarlo en un avión de uso civil.

*Comando de la 48El Aire*

la capacidad de carga para llevar a cabo operaciones de bombardeo (incluso si esto es ligeramente menor que la capacidad de carga del bombardero regular). Esto también significa, ya que la ley de reciprocidad funciona en ambos sentidos, que, por el entendimiento mutuo entre aviación civil y militar, aviones civiles podrían convertirse en aviones militares en caso de necesidad. Esto a su vez implica que, con los avances que se realizan en la aviación civil, una fuerza aérea independiente puede depender de muchas de sus necesidades y de gran parte de su equipo en el progreso civil, además de los avances militares. Ya que se basa en planos de características extremas, la aviación militar en su estado actual no puede presumir de esta ventaja. Como resultado, hoy en día la aviación militar no sólo no ha de estabilizar diseño y la construcción, sino que también depende casi enteramente de sus propios recursos. Voy a volver a este argumento,

CAPÍTULO III

*guerra aérea*

PRINCIPIOS GENERALES

Antes de que podamos elaborar una estimación precisa del alcance de una fuerza aérea independiente, primero debemos considerar el siguiente punto: una fuerza independiente del aire es una fuerza ofensiva que puede golpear con una velocidad terrible contra objetivos enemigos en tierra o mar en cualquier dirección, y puede forzar su camino a través de cualquier oposición aérea del enemigo. De este hecho surge este primer principio que rige su funcionamiento: una fuerza aérea independiente siempre debe operar en masa.

Este es el mismo principio que rige la guerra en tierra y mar; y por lo tanto los efectos materiales y morales de aéreas ofensivas-como de cualquier otro tipo de ofensiva son mayores cuando las ofensivas se concentran en el tiempo y el espacio. Además, mantener juntos en masa en sus operaciones hace posible que la Fuerza Aérea para forzar su camino a través de la oposición aérea con éxito.

El radio de acción de una fuerza aérea independiente, obviamente, debe depender del radio de acción de los aviones que comprenden sus unidades. Pero debido a que todas sus unidades no pueden ser localizados en una sola base, la disposición de las distintas unidades en relación el uno al otro y al teatro de la guerra en general tienen alguna influencia sobre el radio de acción. Una vez que la disposición de sus unidades ha sido decidido, campo de acción de masas contra objetivos enemigos de la Fuerza Aérea se puede mostrar en un mapa militar simplemente trazando la periferia que se puede llegar por todas las unidades. Es evidente que cualquier objetivo enemigo, en tierra o en el mar, dentro de esta línea se puede llegar con la misma facilidad por toda la Fuerza Aérea en unas pocas horas, como máximo en el tiempo necesario para cubrir la distancia máxima entre sus bases de operación y cualquier punto en que periferia dado.

49

50 *El dominio del aire*

advirtiendo al enemigo, con la ofensiva que conserva las ventajas de la iniciativa operacional. Y, teniendo en cuenta la rapidez del ataque, es poco probable que el enemigo tendría tiempo suficiente para parar el golpe con eficacia, ya sea en el aire o desde el suelo. Cualquier cosa que él podría ser capaz de hacer, en general, que pudiera oponerse al ataque con no más de una fracción de sus fuerzas aéreas.

Cualquiera que sea la fuerza total de una fuerza aérea independiente, siempre que tenga a su disposición un número adecuado de unidades de bombardeo, el ataque puede ser dirigido con éxito no sólo contra un solo objetivo, sino contra varios de ellos dentro de la misma zona. Desde una unidad de bombardeo es potencialmente capaz de destruir cualquier objetivo en una superficie especifica, una Fuerza Aérea totalmente activado es potencialmente capaz de demolición como muchos de estos objetivos, o superficies, ya que hay unidades de bombardeo. Una fuerza aérea de 50 unidades de bombardeo, cada uno capaz de destruir una superficie de 500 metros de diámetro, podría en un solo vuelo destruir por completo 50 objetivos enemigos, tales como depósitos de abastecimiento, plantas industriales, almacenes, centros de ferrocarril, centros de población, etcétera.

Al considerar los objetivos situados a corta distancia de la Fuerza Aérea, sería conveniente subdividir el área en zonas de 50 dianas cada uno. Si conseguimos 10 zonas cuando la subdivisión está trazado, significa que la Fuerza Aérea tiene la capacidad potencial de destruir todos los objetivos enemigos en esa área de tierra o mar en diez días de operación, después de lo cual su poder de ataque puede ser transferirse a otras zonas designadas para la destrucción.

Todo esto suena muy simple; sino como una cuestión de hecho la selección de objetivos, la agrupación de zonas, y la determinación del orden en el que han de ser destruidas es la tarea más difícil y delicada en la guerra aérea, constituyendo lo que se puede definir como estrategia aérea. Objetivos varían considerablemente en la guerra, y la elección de ellos depende principalmente sobre el objetivo buscado, si el dominio del aire, paralizando ejército y la armada del enemigo, o rompiendo la moral de la población civil en la retaguardia. Por tanto, esta opción puede ser guiado por un gran número consideraciones-militares, políticas, sociales y psicológicas, dependiendo de las condiciones del momento. Por ejemplo, siempre he sostenido que el propósito esencial de una fuerza aérea es conquistar el dominio del aire por primera

*El Comando de El aire* 51

acabando con las fuerzas aéreas del enemigo. Esto, entonces, parece ser siempre el primer objetivo de una fuerza aérea independiente. Pero esto no siempre es el caso. Tomemos, por ejemplo, un caso en que las fuerzas aéreas del enemigo son tan débiles que sería una pérdida de tiempo para dedicar a hombres y materiales tan poco importante un objetivo. Puede ser más rentable para someter al enemigo a varias otras acciones ofensivas en lugar, él haciendo con ello mucho más daño. Supongamos hipotéticamente, por supuesto-que Alemania tenía una fuerza aérea de la fuerza se ha descrito anteriormente, y decidió atacar a Francia, que estaba armado sólo con los medios aéreos ahora a su disposición. ¿Cuánto tiempo que sería necesario para noquear a Alemania no sólo las fuerzas francesas de vuelo, pero el corazón de Francia?

Lo mismo es cierto para la agrupación de los objetivos enemigos en zonas y en la disposición de las mismas zonas, ya que depende de diversos factores son de importancia vital para el desarrollo de las operaciones aéreas en su conjunto. En este aspecto de la guerra aérea no creo que sea posible establecer normas específicas. Será suficiente para tener en cuenta el siguiente principio básico, que es el mismo que rige la guerra en tierra y mar: infligir el mayor daño en el menor tiempo posible.

A la luz de este principio el valor del ataque sorpresa es obvia. Un muy fuerte fuerza aérea independiente como el que se describe anteriormente podrían infligir a un grave daño tales enemigo sin preparación como para provocar un colapso total de sus fuerzas en muy pocos días. Para confirmar la verdad de esta afirmación, sugiero que el lector a resolver por sí mismo los siguientes problemas militares:

Teniendo en cuenta un posible enemigo armado con una fuerza aérea independiente de suficientes unidades de bombardeo, cada uno capaz de demolición de una superficie de 500 metros de diámetro, y con un radio adecuado de acción-

1. ¿Cuántas unidades de bombardeo que se necesitaría para cortar todas las comunicaciones ferroviarias entre Piamonte y Liguria, y el resto de Italia, en un solo día?
2. ¿Cuántas unidades de bombardeo serían necesarios para cortar Roma fuera de toda ferrocarril, el telégrafo, el teléfono y la comunicación por radio, y para hundir la propia ciudad en el terror y la confusión por la destrucción de los órganos rectores, bancos y otros servicios públicos en un solo día ?

52 *El dominio del aire*

Si el lector recuerda que por una superficie de 500 metros nos referimos a un área de esa dimensión en la que se dejó caer una variedad de, y bombas de gas venenoso incendiarias explosivos, que necesita debe responder a las preguntas con un número muy pequeño de hecho; y su concepción del poder de esta nueva arma de guerra será mucho más clara y más cerca de la verdad.

LA DEFENSA

La propia magnitud de posibles ofensivas aéreas clama por una respuesta a la pregunta: "¿Cómo podemos defendernos de ellos?" A esto yo siempre he respondido, "Al atacar."

Más de una vez he hecho hincapié en el carácter eminentemente ofensivo del brazo de aire. Al igual que un cuerpo de caballería (a menos que se desmonta), cuya defensa es siempre mejor para atacar, el brazo de aire depende de ataque por su propia mejor defensa, en un grado aún mayor, de hecho. Pero antes de seguir adelante con el brazo de aire, debemos entender a fondo lo que queremos decir con el término "al ataque".

Supongamos que una nación está armado únicamente con unidades de combate y depende de ellos en caso de guerra para repeler el ataque de la fuerza aérea independiente de la nación B. ¿Qué opinas serían sus respectivas situaciones en el comienzo de las hostilidades? La probabilidad es que la fuerza aérea de la Nación Un tendría que buscar la fuerza aérea independiente de B, encontrarlo, obligarla a luchar y derrotarlo.

Para encontrarlo es el quid de la cuestión. Uno puede mirar, pero ¿dónde? El aire es un elemento uniforme en todas partes; no hay señales que muestran el camino independiente de la Fuerza Aérea B seguirá en atacar Nación A. La palabra "buscar" se convierte en una abstracción; y "encontrar" es una posibilidad, no una probabilidad. Por la fuerza aérea de A a obligar a la Fuerza Aérea Independiente de B a participar en la batalla, A debe tener mayor velocidad que B; para ganar, A debe ser más fuerte que B y tener buena suerte, además. Pero mientras que la búsqueda de la fuerza aérea de A como independiente de la Fuerza Aérea B está pasando, sin éxito, B puede ocurrir en el territorio de A y hacer un daño enorme, con un impotente para infligir ningún daño en absoluto en la Nación B. Sin embargo, si Nación B Siders con- Una de fuerza aérea peligroso, su fuerza aérea independiente, sin duda, concentrar sus ataques a la demolición de todo lo

*El Comando de el Air53*

esencial para el funcionamiento de la fuerza aérea de A. Una es perdido tiempo buscando Independiente Fuerza Aérea B luego dar lugar no sólo en un viaje de placer inútil, pero en un real si derrota indirecta, ya que su potencial de aire se habrá perdido sin ella haber tenido la oportunidad de participar de la Fuerza Aérea Independiente B en combate.

Si además tenemos en cuenta que la fuerza aérea de la Nación A debe operar en masa con el fin de estar en la mejor posición para ganar, surge la pregunta de dónde y cuándo para concentrar las fuerzas, operando como están dispersos desde aeródromos. Este tipo de acción es esencialmente defensiva, a pesar de su aspecto ofensivo, y tiene todas las desventajas de la defensiva. Para atacar por tierra significa para atacar, sin la necesidad de scouting para ellos, objetivos fijos inamovibles sobre la superficie, objetivos que son la sangre vital de la fuerza aérea de un oponente. En el mar, las condiciones son diferentes. bases navales son, por regla general fortificado con tanta fuerza que es prácticamente imposible para las fuerzas navales hostiles para destruirlos. Este hecho aumenta la importancia de las batallas navales luchó para prevenir o llevar a cabo una acción posterior más inmediato posible contra objetivos terrestres por uno u otro beligerante. Las cosas serían radicalmente diferentes, sin embargo, si las bases navales ya no podían ser protegidos, y en su lugar fueron objeto de destrucción en unas pocas horas por las fuerzas navales. En tal caso, la destrucción de las bases navales fijaría el valor de flotas de batalla en nada, ya que resultaría de ayuda incalculable para paralizar la eficiencia operativa de dichas flotas sin perder tiempo

y material tratando de atrapar y hundirlos en el mar abierto.

Para que una nación puede equipar con una fuerza aérea destinada a combate aéreo por sí sola es no sólo poner en peligro el frente interno, sino también para evitar cualquier posibilidad de una acción ofensiva contra objetivos a un enemigo condición de profunda inferioridad aérea.

La defensa aérea sólo son realmente eficaces, pero no puede ser indirecta; ya que consiste en la reducción de la potencialidad ofensiva de las fuerzas aéreas del oponente mediante la destrucción de la fuente del poder aéreo en su punto de origen. La manera más segura y más eficaz de lograr este objetivo es destruir la fuerza aérea enemiga en sus bases, que se encuentran en la superficie. Este es el principio que rige la situación: es más fácil y más eficaz para destruir el poder aéreo del enemigo

*Comando de 54The El Aire*

la destrucción de sus nidos y huevos en el suelo que para cazar sus pájaros que vuelan en el aire. Y cada vez que pasamos por alto este principio que cometió un error. Por lo tanto, incluso si una nación no tiene otro fin en vista de que la auto-defensa, que debe ser armado con una fuerza aérea independiente capaz de lanzar ofensivas de gran alcance en la tierra y el mar.

Que nos queda por abordar la cuestión de lo que llamaré la defensa local, que significa defensa de puntos de singular importancia en el territorio de una tierra y mar. En teoría hay dos maneras de hacer esta defensa efectiva: al impedir el bombardeo enemigo de ellos y por la reparación inmediata de los daños causados ​​por el bombardeo. Esta última aparece a la vez imposible de realizar, ya que sería imposible enteras bomba-refugio ciudades con sus centros ferroviarios, instalaciones portuarias, bases de suministro, fábricas, y así sucesivamente. En una medida enemigos aéreas podrían mantenerse a una distancia y se les impidió el bombardeo de determinados objetivos, ya sea por el fuego antiaéreo o mediante operaciones aéreas defensivas. Dado que los cañones antiaéreos son de alcance limitado y no lo suficientemente eficaz, en términos prácticos, para ser de alguna gran valor, gran número de ellos tendrían que ser utilizado;

Por otra parte, el hecho debe tenerse en cuenta que las armas antiaéreas pueden ser neutralizados por el dibujo las unidades de combate de escolta en sí mismos el fuego de los cañones. Estas operaciones son aún más seguro en una altitud más baja que en un ser superior, por la sencilla razón de que la variación angular de los disparos tendría que ser mayor para mantener los planos de inmersión a la vista. Un avión que vuela a 100 metros es mucho más difícil de alcanzar de una volar a 2.000 metros debido a la variación angular es aproximadamente veinte veces mayor. Si, por lo tanto, los aviones de combate de escolta deben bucear con ametralladoras abiertos directamente a los emplazamientos de armas, sería muy poco probable que los artilleros podían permanecer en sus puestos y seguir disparando a las unidades de alto vuelo de bombardeo. Con toda probabilidad, si no eran bastante ven obligados a abandonar las armas y tomar el rifle, se

1 Recientemente se ha estimado por Fletcher Pratt en América y la guerra total, que para defender nuestras ciudades del noreste y centros vitales solo, necesitaríamos alrededor de 120.000 antiaérea guns.-Tr.

*El Comando de el Air55*

naturalmente cambiar su fuego, tratando de golpear la amenaza inmediata, duro como puede ser que sea para mantenerlos a la vista. Por mi parte, mantengo y experiencia de la guerra ya me ha confirmado en mi opinión, que el uso de cañones antiaéreos es un mero derroche de energía y recursos.2

En cuanto a la utilización de unidades aéreas con fines puramente defensivas, sólo tenemos que recordar que si la Fuerza Aérea Independiente de un enemigo opera de manera eficiente, como es de suponer que será, será función de la masa, por lo que las unidades de defensa deben ser por lo menos igual a la de combate unidades de la Fuerza Aérea Independiente hostil. Para defenderse eficazmente todas las zonas amenazadas por una fuerza aérea tal requeriría una fuerza defensiva igual a la fuerza de combate total de la Fuerza Aérea de atacar, multiplicado por tantas veces como hay posiciones defensivas para ser protegidas. Para obtener este resultado negativo, incluso sería necesario pasar una enormemente mayor cantidad de recursos que el enemigo tenía que pasar para obtener un resultado positivo. Esto demuestra claramente que es más barato y más inteligente para poner estos recursos a trabajar donde van a hacer el mayor bien,

En conclusión, no hay defensa local puede ser muy eficaz cuando se enfrentan a una ofensiva aérea de esta magnitud; Por lo tanto, el gasto de los hombres y recursos para tal propósito va en contra de los principios de la economía de guerra sonido.

Visto en su verdadera luz, la guerra aérea no admite ninguna defensa, única ofensa. Por tanto, debemos resignarnos a las ofensivas del enemigo inflige sobre nosotros, mientras se esfuerza por poner todos nuestros recursos a trabajar para infligir los más pesados ​​sobre él. Este es el principio básico que debe regir el desarrollo de la guerra aérea.

EL DESARROLLO DE guerra aérea

Mientras las fuerzas aéreas siguen siendo meros auxiliares del ejército y la marina, no habrá guerra aérea real en caso de conflicto. Es cierto que habrá batallas aéreas de mayores y menores proporciones,

2 Dado que este fue escrito, en 1921, antiaérea se ha mejorado mucho, tanto en alcance y precisión y se ha convertido inconmensurablemente más eficaz. Sin embargo, esto no altera la validez esencial de la premisa del autor y argument.-Tr.

*Comando de 56The El Aire*

pero siempre sujetos a operaciones marítimas o terrestres. Antes de que cualquier guerra aérea real puede tener lugar, sus elementos básicos, tales como aviones, personal, y su organización en un organismo de lucha autónoma, primero debe ser creado y forjado en una organización de lucha eficaz.

Dadas las circunstancias, la primera nación en el brazo a sí misma con una verdadera fuerza aérea independiente estará en una posición militar superior, al menos hasta que otros países sigan su ejemplo; pues ella estará en posesión de un arma ofensiva del poder formidable, mientras que los otros serán dependientes de meros auxiliares aéreas. No hay duda de la necesidad de establecer el equilibrio militar entre las naciones inducirá a otros a seguir su ejemplo.

Para estudiar el desarrollo de la guerra aérea, consideremos dos casos: (1) una guerra entre Nación A, armado con una fuerza independiente del aire, y la Nación B, sin uno; y (2) una guerra entre dos naciones, ambos armados con una fuerza aérea independiente.

Una fuerza aérea independiente debe estar siempre listo para la acción; de lo contrario se pierde el 90 por ciento de su eficacia. Dada la velocidad de sus unidades, no importa cómo se dispersaron ampliamente sus bases de operación pueden estar en tiempo de paz, debería ser capaz de concentrar sus fuerzas a lo largo de su línea de batalla y estar listo para la acción en unas pocas horas. Si las unidades de aviación civil, esparcidas por el país, son una parte de la organización de la Fuerza Aérea, deben estar ubicados en su integración en la Fuerza Aérea puede llevarse a cabo lo más rápidamente posible. En resumen, la Fuerza Aérea Independiente debe ser orgánica y logísticamente organizado de modo que pueda entrar en acción inmediatamente después del comienzo del conflicto.

Examinemos ahora el primer caso. Fuerza Aérea Independiente A comienza su acción de atrapar Nación B en medio de la movilización. Pero supongamos que B Nación se descubre que ha movilizado inmediatamente toda su aviación militar. Sólo sus especialidades de persecución y bombardeo, sin embargo, podrían tomar parte en la batalla, porque sus otras especialidades son adecuados sólo para la integración de la acción de sus fuerzas navales y terrestres. Está claro, entonces, que la Fuerza Aérea Independiente A tendrá libertad de acción, para la aviación búsqueda de B desde luego no podía impedirlo. Por el contrario, en el supuesto de que la Fuerza Aérea A tiene un número adecuado de unidades de combate, podrá

*El Comando de el Air57*

para infligir pérdidas en la aviación búsqueda de B. De esta manera la Fuerza Aérea Un ganará rápidamente el dominio del aire mediante la destrucción de los centros de movilización, de mantenimiento y de producción de la aviación de la nación B.

Una vez que el dominio del aire se ha ganado, las unidades de combate de la Fuerza Aérea Independiente de A, naturalmente, dejar de funcionar únicamente para proteger las unidades de bombardeo y serán utilizados para neutralizar el fuego de las baterías antiaéreas durante las operaciones de bombardeo por toda la Fuerza Aérea, y para bombardear y las concentraciones a máquina de tropas pistola, trenes suministro, transporte o columnas en marcha', etcétera. Por otra parte, si se construye a someterse a la conversión necesaria en equipos, estas unidades de combate pueden ser rápidamente transformados en aviones de bombardeo de primer nivel. Por lo tanto, con el comando del aire en un hecho consumado, la Fuerza Aérea Independiente Un habrá ganado completa libertad de acción para atacar a voluntad, sin riesgo para sí mismo, a todo el territorio del enemigo, y rápidamente ponerlo de rodillas.

Al bombardear las uniones y los depósitos de ferrocarril, centros de población en los cruces y depósitos militares y otros objetivos vitales, la Fuerza Aérea A podría perjudicar la movilización del ejército de B. Al bombardear bases navales, arsenales, almacenes de petróleo, buques de guerra en el ancla, y los puertos mercantiles, podría impedir el funcionamiento eficiente de la marina de B. Al bombardear los centros civiles más importantes que podría sembrar el terror a través de la nación y rápidamente romper la resistencia del material y moral de B.

El lector que piensa esta imagen en descubierto sólo tiene que mirar un mapa de Italia, y se imagina a sí mismo el comandante de una fuerza aérea independiente perteneciente a una de las naciones de nuestras fronteras. Que recuerde que su Fuerza Aérea es capaz de destruir 50 superficies de 500 metros de diámetro cada día; y luego preguntarse cuántos días de operación que se necesitaría para lograr el objetivo descrito anteriormente. También debe tomar en consideración el hecho de que, incluso en la etapa actual de desarrollo aeronáutico, la fuerza operativa diaria de dicha una fuerza aérea independiente sería, aunque sólo la mitad de ella se utilizaron en días alternos, alrededor de mil máquinas, lo que requiere sólo unos pocos miles de hombres para el hombre ella. Entonces se puede sacar sus propias conclusiones.

En este punto quiero hacer hincapié en un aspecto del problema, a saber, que el efecto de tales ofensivas aéreas sobre la moral bien puede tener

*Comando de 58The El Aire*

más influencia sobre la conducta de la guerra que sus efectos materiales. Por ejemplo, tomar el centro de una gran ciudad y imaginar lo que pasaría entre la población civil durante un solo ataque de una sola unidad de bombardeo. Por mi parte, no tengo ninguna duda de que su impacto sobre la gente sería terrible. Esto es lo que sería probable que suceda al centro de la ciudad dentro de un radio de unos 250 metros: A los pocos minutos unas 20 toneladas de bombas de alto poder explosivo, incendiario, y el gas se llover. En primer lugar vendría explosiones, incendios, luego luego gases mortales que flotan en la superficie y que impiden cualquier aproximación a la zona afectada. A medida que pasaban las horas y la noche avanzaron, los fuegos se extenderían mientras que el gas venenoso paralizó toda la vida. Al día siguiente la vida de la ciudad sería suspendido;

¿Qué le puede pasar a una sola ciudad en un solo día puede extenderse a todos diez, veinte, cincuenta ciudades. Y, puesto que las noticias viajan rápido, incluso sin telégrafo, el teléfono o radio, lo que, te pido, sería el efecto sobre la población civil de otras ciudades, aún no afectadas pero igualmente sujetos a bombardear los ataques? ¿Qué autoridad civil o militar podría mantener el orden, los servicios públicos de funcionar, y pro- ducción pasar por debajo de una amenaza? E incluso si una apariencia de orden se mantuvo y trabajar un poco, no sería la visión de un solo avión enemigo será suficiente para la población en estampida de pánico? En resumen, la vida normal sería imposible en esta constante pesadilla de muerte inminente y la destrucción. Y si en el segundo día otros diez, veinte, fueron bombardeadas o cincuenta ciudades, que podía mantener a todos los que se perdieron,

Una ruptura completa de la estructura social, pero no puede tener lugar en un país sometido a este tipo de golpes sin piedad desde el aire. El tiempo pronto llegará cuando, para poner fin al horror y sufrimiento .., la gente misma, impulsados ​​por el instinto de autoconservación, se levantaría y exigir el fin de la guerra -esta antes de su ejército y la marina tuvieron tiempo para movilizar a todos! El lector que cree que tengo overcolored la imagen sólo tiene que recordar el pánico creado en Brescia cuando, durante los servicios funerarios

*El Comando de el Air59*

para las víctimas de un bombardeo, una insignificante en comparación con los principios de la que he mostrado aquí uno de los dolientes confundió un pájaro de un avión enemigo.

Ahora, para el segundo caso, de dos naciones cada uno armado con una fuerza aérea independiente. Es fácil ver que en este caso, incluso más que en el primero, el país, quienes golpeó primero tendría la ventaja sobre el enemigo; o, por el contrario, la necesidad imperiosa de que sería para parar lo mejor posible golpe del enemigo antes de que recibió. Para simplificar la situación, entonces, admitamos que ambas fuerzas aéreas independientes podrían comenzar a operar de forma simultánea. Ya hemos visto que el concepto fundamental que rige la guerra aérea se renunció a los daños que el enemigo pueda infligir a nosotros, mientras que la utilización de todos los medios a nuestra disposición para infligir un daño aún más pesado sobre él. por lo tanto, una fuerza aérea independiente debe estar completamente libre de cualquier preocupación por las acciones de las fuerzas enemigas. Su única preocupación debe ser hacer que el enemigo la mayor cantidad posible de daños en la superficie en el menor tiempo posible, lo cual depende de las fuerzas aéreas disponibles y la elección de los objetivos enemigos. Todos los recursos, de los hombres, dinero y equipo, se desvían de la fuerza y ​​el propósito esencial de una fuerza aérea independiente resultará en el retraso de la conducción de la guerra y retrasar su resultado final.

La elección de objetivos enemigos, como ya he señalado, es la operación más delicada de la guerra aérea, especialmente cuando ambas partes están armados con las fuerzas de aire independiente. En tal caso, la decisión final depende del desequilibrio entre el daño sufrido por el enemigo y su capacidad de recuperación de un golpe en la cual se debe encontrar lo más rápidamente posible, para que la huelga enemigo a nosotros primero. Por supuesto, todavía puede ser posible que uno de los lados de usar su fuerza aérea independiente para conquistar el dominio del aire, lo que en última instancia, ganar la guerra. Sin embargo, puede que no haya tiempo suficiente para esto si la otra parte tiene éxito en golpear primero y lanzando al país en completa confusión.

La verdad del asunto es que no hay reglas duras y rápidas pueden ser establecidas en este aspecto de la guerra aérea. Es imposible, incluso para delinear las normas generales, porque la elección de objetivos enemigos dependerá de una serie de circunstancias, materiales, morales,

*Comando de 6oThe El Aire*

y psicológica, la importancia de las cuales, aunque real, no se calcula fácilmente. Es justamente aquí, en captar estos imponderables, en la elección de objetivos enemigos, que los futuros comandantes de las Fuerzas Aéreas Independientes demostrarán su capacidad.

Una vez que se ha determinado la elección de objetivos enemigos y el orden de su destrucción, la tarea de la Fuerza Aérea se vuelve muy sencillo de seguir adelante con su destrucción en el más breve tiempo posible, sin otra preocupación. En el caso que estamos considerando, por lo tanto, ambas fuerzas aéreas habrá, al menos en teoría, proceder simultáneamente en masa de sus puntos de concentración hacia sus objetivos elegidos, sin buscar el uno al otro en el camino. Si llegan a cumplir en vuelo, una batalla aérea es inevitable; pero repito que su propósito no es buscar el uno al otro y luchar en el aire.

Considero que esta fase de la guerra aérea muy importante, y me gustaría hacer una pausa aquí para aclarar aún más. Supongamos que una de las Fuerzas Aéreas, no busca a la otra; pero mientras tanto esta última, evitando un encuentro, va directamente a sus objetivos elegidos. El que busca puede encontrar; pero también puede volver con las manos vacías. Si una fuerza aérea independiente se desvía de su propósito esencial, una pérdida de tiempo y malgasta su propia libertad de acción por la búsqueda de los enemigos en el aire, lo más probable es que no sólo no será capaz de encontrar la fuerza aérea enemiga en el aire, pero también que el último es en ese mismo momento la realización de indiscutibles sus operaciones contra el territorio casa. El uno habrá cumplido su tarea con éxito; Por otro habrá perdido su oportunidad y han fracasado. En este tipo de guerra, en la que el tiempo es un factor de vital importancia,

Hablando de las acciones aéreas, ya he mencionado la posibilidad de tener unidades de una fuerza aérea independiente operan en días alternos; pero me refería simplemente como una ilustración de cómo una fuerza aérea podría lograr resultados de mayor importancia incluso con sólo la mitad de su fuerza, o con un número relativamente pequeño de aviones. Pero durante las operaciones reales que sería un error de emplear la fuerza de la Fuerza Aérea por partes; con el propósito de En. Fuerza Aérea dependiente es imponer sobre el enemigo el mayor po-

*El Comando de El aire* 61

sible daños en el menor tiempo posible. La fuerza potencial de una fuerza aérea independiente siempre debe ser utilizado al máximo, sin pensar en la economía, especialmente cuando se enfrentan a otro igualmente fuerte de la Fuerza Aérea que podría hacer un daño igual de pesada. Para reemplazar el personal y el equipo con nuevas reservas puede ser conveniente; pero la Fuerza Aérea en sí, es decir, su asignación completa de aviones debe permanecer siempre en el maltrato de aire a los objetivos enemigos. Es el efecto total de estas operaciones de bombardeo, que decide el resultado del conflicto en favor de que la Fuerza Aérea, que tiene éxito en el vertido de la mayor cantidad de bombas en el menor tiempo.

En la presentación de estas ideas de las características generales de la guerra aérea, he intentado sólo para demostrar que si la guerra aérea en su esquema general parece un asunto sencillo, no obstante, presenta problemas de escalonamiento, cuya solución es muy compleja. Pero incluso en este breve resumen podemos echar un vistazo a las alturas de atrocidad a la que puede llegar la guerra aérea.

Cuando nos detenemos a pensar en la magnitud y el poder de ofensivas aéreas, y nos damos cuenta de que hay un método muy eficaz de parrying ellos existe; y puesto que sería inútil para desviar las fuerzas aéreas a la defensa, la frase "a someterse a cualquier daño que el enemigo puede infligir" se convierte en una frase que expresa circunstancias reales de la tragedia de asistir a la guerra aérea.

Trágica, también, pensar que la decisión en este tipo de guerra debe depender de romper el material de recursos morales' y de un pueblo atrapados en un cataclismo espantoso que les persigue por todas partes sin cesar hasta el colapso final de toda organización social. Por suerte, la decisión será rápido en este tipo de guerra, ya que los golpes decisivos serán dirigidos a la población civil, ese elemento de los países en guerra menos capaces de sostenerlos. Estas guerras del futuro todavía puede llegar a ser más humana que las guerras en el pasado, a pesar de todo, ya que pueden a la larga, menos sangre derramada. Pero no hay duda de que los países que se encuentran preparados para sostenerlos se perderán.

3 Exactamente lo que parece haber ocurrido cuando los alemanes bombardearon y se rompió la voluntad de resistencia de Polonia, Holanda, Bélgica, Francia, Grecia y Yugoslavia (Noruega y en menor medida) en el Blitzkrieg aérea de 1940-4l.-Tr.

*Comando de 62The El Aire*

EL FUTURO

Las cuestiones que he estado discutiendo hasta este momento son todas las posibilidades reales que podrían ser fácilmente puestos en práctica con los medios existentes en el momento. Con esto quiero decir que cualquier nación, si convencido de su valor y conveniencia, podría hacer que la aplicación práctica de las armas aéreas de hoy en día para la ciencia de hacer la guerra a lo largo de las líneas que he descrito.

Después de haber aceptado esta premisa, ahora podemos mirar hacia el futuro, un futuro cercano, ya sea entendido, y ningún ejercicio de inactividad de la imaginación, sino un futuro que tiene en cuenta las tendencias en el desarrollo técnico de la aviación que prevalece; tendencias que señalan el camino que deben seguir si queremos estar al tanto de los avances técnicos para el uso de mañana.

El problema técnico-práctico que enfrenta la aviación es para hacer la navegación aérea segura, más fiable, más económico, y en general mejor a las necesidades de la sociedad. Por lo tanto, el estudio del problema está dirigida hacia la realización de estos cuatro objetivos:

1. Para aumentar la seguridad de vuelo y de despegue y aterrizaje instalaciones.
2. Para excluir materiales que se deterioran urdimbre y en uso hoy en día en la construcción de aviones.
3. Para aumentar la capacidad de carga y el radio de acción de los aviones.
4. Para aumentar la velocidad y dar un mejor rendimiento con menos combustible.

Mejoras a lo largo de estas líneas dará el avión mucho mayor utilidad en tiempos de paz y en tiempos de guerra también.

Ahora voy a analizar brevemente estas tendencias.

1. *Para aumentar la seguridad de vuelo y de despegue y aterrizaje* instalaciones: Mientras que en el aire un avión es auto-estabilización y tiende automáticamente para mantener el equilibrio. Si un avión tiene suficiente espacio debajo de ella, y si el piloto no intencionalmente mantenerlo fuera de equilibrio en contra de su tendencia natural a enderezarse, lo que sitúa el avión puede ir a través de, con el tiempo que va a terminar en su posición de vuelo natural. Este fenómeno es la base de la antena

*El Comando de el Air63*

acrobacias nariz inmersiones, espirales, giros, bucles, y así sucesivamente. Para ejecutar cualquiera de estas acrobacias, el piloto sólo tiene que tirar el avión fuera de equilibrio de una manera determinada; para enderezar, no tiene más que dejar de interferir, y el plano recuperará automáticamente su equilibrio. El equilibrio de un plano también puede ser perturbada por bolsillos anormales aire condiciones con aire, tormentas, corrientes cruzadas, etcétera; pero también en este caso, una vez que la acción perturbadora del aire ha cesado, el avión va a recuperar de forma automática el equilibrio. En resumen, un avión puede perder su equilibrio natural en el aire por una serie de razones, debido a las condiciones del aire o anormales a las acciones del piloto.

Estas condiciones de aire perturbadoras generalmente prevalecen a baja altura, cerca de la superficie de la tierra donde la presión atmosférica es mayor. Así como las olas del mar son más irregulares cerca de la costa, las corrientes de aire, incluso si genera por completo diferentes influencias, son más pronunciadas cerca de la superficie, que es, en efecto, la costa del aire.

Como he explicado anteriormente, un piloto puede lanzar deliberadamente su avión fuera de balance, en cuyo caso, el supuesto es que tiene todo bajo control y se puede recuperar el equilibrio; o puede hacer que un error en la maniobra y perder el control del avión. La pérdida de control puede, por supuesto, ocurrir en cualquier altitud. Si el piloto mantiene la cabeza que puede enderezar la nave normalmente en el tiempo, si tiene suficiente espacio debajo de él. Pero si pierde la cabeza y el avión continúa fuera de control, que puede bloquearse sin importar la altura.

Con todo, se puede observar que cuanto mayor sea la altitud, el vuelo más seguro es. Pero si algún dispositivo mecánico podría ser incorporado en el avión para evitar que el piloto de tirarlo fuera de balance ya sea de acción voluntaria o involuntaria, más de la mitad de los accidentes en vuelo se impediría. De ahí la tendencia a la invención de un mecanismo, que no tenemos que entrar aquí-para mantener el avión de forma automática auto-estabilización, mientras que en la derecha. Un avión equilibrada de forma automática debe ser tan simple de volar como un automóvil para funcionar. Es decir, un acelerador para aumentar la potencia del motor en la escalada o la disminuye en descendente, y un volante para girar a la derecha ya la izquierda. Seremos, ciertamente, pronto alcanzará este objetivo.

*Comando de 64The El Aire*

Ya en 1913, en el arsenal en Vizzola, un avión fue construido que despegó, voló y aterrizó, simplemente con un acelerador y la dirección wheel.4 Este plano, que no permitiría que el piloto perdiera el equilibrio y se hace reaccionar automáticamente a molestar a las condiciones atmosféricas, colgó un récord mundial de resistencia para vuelos automáticos (más de una hora). Podemos imaginar fácilmente los resultados prácticos de esta mejora, una vez que se ha establecido firmemente.

El despegue y el aterrizaje son dos de las operaciones más difíciles en el vuelo, así como entrar y salir del puerto son dos de las operaciones más difíciles en la navegación. La razón de esto radica, ya sea en la diferencia en la resistencia física de un plano que pasa desde un fluido a un medio sólido, o en perturbaciones del aire cerca de la superficie. De los dos, el aterrizaje es el más difícil; y, como el shock al tocar el suelo es proporcional a la velocidad del avión, mayor es la velocidad de aterrizaje, mayor es el peligro.

Por lo tanto, la seguridad en vuelo requiere que un avión sea capaz de aterrizar a una velocidad muy baja; mientras que por otro lado cada vez más velocidad de vuelo se demanda. Trescientos kilómetros por hora ya se han superado, y 3oo kilómetros por hora son equivalentes a unos 83 metros por segundo, o un poco más de un cuarto de la velocidad de la ciencia aeronáutica sound.5 por lo tanto, está tratando de desarrollar aviones de mayor velocidad en vuelo y más lento, aterrizaje seguro y velocidades de despegue. mejoras superficiales en forma de mejores campos de aterrizaje, pistas de aterrizaje y sistemas de señales, sin duda, contribuir a la seguridad en la aviación.

1. *Para excluir materiales que se deterioran urdimbre y en uso hoy en día en la construcción de aviones:* Como una máquina del avión tiene maravillosos logros en su haber; pero es todavía muy lejos de lo que podría considerarse una máquina perfecta cien por ciento. Excepto en algunos experimentos recientes raras, materiales perecederos tales como madera y tela todavía se utilizan en la construcción de aviones. Es cierto que la madera y lona tienen ciertas carac- terísticas de la elasticidad y la ligereza que no hemos sido capaces de

4 No sólo se logra esto, pero máquinas voladoras fueron construidos que voló sin piloto por medio de comandos transmitidos desde el suelo a través de ondas electromagnéticas.

5 Ahora 400 kilómetros han sido superadas.

6 Ya, ciego y vuelo de la noche a través de ondas de radio se ha convertido en una realidad.

*El Comando de el Air65*

duplicar aún hoy en día en los metales. Por otra parte, su falta de homogeneidad estructural y su rápido deterioro de una serie de causas, como las condiciones meteorológicas, crean una duda de su valor permanente. La máquina ideal debe ser totalmente de metal, porque las características de metales son definida y no alterado fácilmente. Por lo tanto la tendencia de construir aviones enteramente de metal, que, además de proporcionar una mayor estabilidad en la construcción, minimizará si no eliminar la necesidad de planos de vivienda en hangares. A partir de esto, sobre todo en tiempos de guerra, un gran ahorro de tiempo y mano de obra puede ser effected.7

1. *Para aumentar la capacidad de carga y el radio de acción de* aviones: La tendencia hacia el aumento de la capacidad de carga de los aviones está en línea con los principios de economía sólida y con el deseo de aumentar el radio de acción de los aviones. Mayor capacidad de carga en un plano proporcionalmente disminuye los costos totales de construcción y operación. Un avión de dos pasajeros que transportaba a dos pasajeros en lugar de uno no tiene necesidad de duplicar su personal debido al pasajero extra. Cuesta menos para el transporte de diez pasajeros, o diez quintales de carga, con un solo plano que con diez aviones. Por otra parte, mediante la variación dentro de ciertos límites la proporción entre la carga útil y el peso de combustible, un aumento de la capacidad de carga total de aviones sería también extender su radio de acción. Y no hay servicio transoceánico regular podría ser efectuado con excepción de los aviones de mayor capacidad de carga que los de uso en la actualidad.

Un avión se mantiene en alto por sus alas, el estrés de su peso total se distribuye sobre su superficie ala. Sin embargo, dado que el peso por metro cuadrado de su superficie de las alas no se puede aumentar más allá de un cierto límite predeterminado, su capacidad de carga dependerá de su superficie del ala. Por lo tanto, mayor es la capacidad de carga deseada, mayor tendrá que ser la superficie del ala. En un momento triplanos parecía ofrecer la mejor posibilidad para la máxima superficie de ala, pero incluso esta máxima no podrían ser forzados más allá de ciertos límites. Recientemente, sin embargo, un nuevo tipo de avión hizo su aparición en Italia-un avión sin cola sobre la base de una serie de triplane

7 Como cuestión de hecho, tela y madera ya parecen un anacronismo aeronáutica.

*Comando de 66The El Aire*

cellules y operado por un nuevo sistema de controles. Fue probado en el aire, y el experimento demostró práctico.

Desde planos de tal peso" probablemente no podrían aterrizar o despegar, excepto en las superficies líquidas, puede que tengamos que construir lagos artificiales para su aterrizaje. Eso sería de alguna ventaja militar, ya que en caso de bombardeo enemigo guerra no podría poner campos de líquidos a cabo de servicio con tanta facilidad como los campos de tierra.

1. *Para aumentar la velocidad y dar un mejor rendimiento con menos combustible:* El aumento de la velocidad de los aviones se debe principalmente al aumento de la potencia de sus motores. Se deduce que cuanto mayor sea la potencia del motor, mayor es su poder para vencer la resistencia del aire, y mayor será la velocidad resultante. Sin embargo, podemos ver que un sistema de este tipo no puede ser económico. La necesidad es aumentar la velocidad no mediante el aumento de la potencia del motor, pero al disminuir la resistencia del aire. Pero eso no está en nuestro poder. La resistencia del aire es lo que es. Pero es un hecho que la resistencia del aire crece menos como un avión gana altitud. Por lo tanto, cuanto mayor sea que vayamos, si pudiéramos seguir desarrollando la misma potencia, tanto mayor será la velocidad y la economía en el rendimiento.

Pero el asunto no es tan sencillo como podría parecer a primera vista, y la dificultad está en mantener la potencia del motor. Uno de los factores en la determinación de la potencia de un motor es el volumen de admisión de los cilindros; es decir, la cantidad de mezcla de aire y gasolina utilizada por un cilindro en cada carrera de admisión. Si el desplazamiento cúbico de un cilindro es uno litros, significa que con cada explosión en el cilindro de un litro de mezcla de carburador se ha agotado.

La densidad del aire varía con el nivel bajo consideración. Si esta densidad es de 1 a nivel del mar, a 5.000 metros sería aproximadamente 1/2, y en 18.000 metros sería aproximadamente 1/4. Esto significa que a 5.000 metros de un motor, mientras se mantiene inalterado el volumen de sus cilindros, absorbería sólo la mitad de la cantidad (peso) de la mezcla con carburador sería absorber al nivel del mar; y en 18.000 metros absorbería sólo una décima parte. Por lo tanto, si la potencia del motor es de 1 a nivel del mar, que disminuye a medida que asciende, a medio a 5.000 metros y 1/10 en 18.000 metros.

1. Ya hay aviones en servicio de 2.000 caballos de fuerza, y otros en construcción de 6.000 caballos de fuerza, con 6 a 12 motores.

*El Comando de el Air67*

Este fenómeno es en realidad más compleja que eso, pero lo que he dicho aquí debe ser suficiente para mostrar cómo, debido al enrarecimiento del aire, la potencia de un motor disminuye a medida que aumenta la altitud. Esto explica por qué cada tipo de avión tiene, como se dice, un "techo", un límite a la altura que puede alcanzar. A esa altura el poder del motor de un avión está casi agotada, y no puede subir más allá de eso.

Teóricamente, para desarrollar la misma potencia en varios niveles, un motor tendría que absorber en cualquier aire altitud de la misma densidad que a nivel del mar. Para obtener dicho resultado, aún en teoría, sería suficiente para comprimir la toma de aire del motor a la densidad de 1, la densidad del nivel del mar, ya que el aire se vuelve gradualmente más claro en la escalada. Los estudios para encontrar una solución práctica a este problema se está llevando a cabo por los técnicos de todo el mundo; y no hay nada para evitar que nos pensando que un día u otro, serán resueltos por todo práctico, si no para teórica, los propósitos.

Pero, dado que la resistencia del aire es proporcional a su densidad, si la resistencia es de 1 a nivel del mar, se hace más o menos medio a 5.000 metros y 1/10 en 18.000 metros. Por lo tanto, si podríamos tener éxito en mantener la misma potencia del motor independientemente de la altitud, un avión capaz de 150 kilómetros por hora a nivel del mar podría hacer teóricamente a 300 kilómetros por hora a 5.000 metros y 1.500 kilómetros a 18.000; y no habría ya no será ningún límite a su techo, por cuanto más alto subía, más fácilmente se podía subir.

Naturalmente, todos estos son objetivos teóricos que la práctica nunca será capaz de alcanzar, pero hacia la cual el progreso aeronáutico tiende; y de hecho no lo hacen los técnicos de la desesperación de lo que es posible en un futuro próximo a viajar regularmente y económicamente a nivel de los 10.000 metros, y en 500 kilómetros por hora. ,, Al volar a una altitud tal se convierte en lo normal, cabinas de pasajeros deben por supuesto ser sellado herméticamente con presión de aire constante en la densidad del nivel del mar, como en el caso de los motores. Esta posibilidad de tráfico pesado aire a gran velocidad y economía va a permitir la ampliación del radio del plano de la acción y una mayor comodidad a bordo.

De lo que podemos ver de las tendencias actuales en la despolarización técnico

1. Las máquinas de cortar transoceánicos y estratósferas de nuestra days.-Tr.

*Comando de 68The El Aire*

velopments, podemos estar seguros de que la navegación aérea hará un gran chorro de progreso, especialmente en viajes de larga distancia. El día en que nadie va a pensar en cruzar el océano en vapor, al igual que hoy en día nadie piensa en hacerlo en barco de vela. Y puesto que el poder ofensivo de los aviones, considerados como máquinas de guerra, será cada vez mayor, no hay nada que nos impida pensar que en un futuro no muy lejano Japón puede ser capaz de atacar a los Estados Unidos de América por vía aérea, o viceversa .

Me he detenido en el futuro sólo para enfatizar las necesidades del presente; y hasta la actualidad he de volver de inmediato.

CAPÍTULO IV

*La Organización de Guerra Aérea*

BOSQUEJO GENERAL

En 1910 escribí: "Además de la cuestión técnica de las armas involucradas, la guerra aérea también exige la solución de los problemas de la preparación, organización y utilización de las fuerzas aéreas, es decir, se pide la creación, ex novo, de una tercera parte de el arte de la guerra, el arte de la guerra aérea ". '

Creo que esta declaración hoy puede cumplir con un acuerdo por consenso de opinión; y en la elaboración de este estudio en el arte de la guerra aérea, me han llevado a hacer simplemente para señalar las alturas que la guerra aérea puede alcanzar, y por lo tanto tener la importancia que se merece, para que los estudiantes de guerra tratarían de crear el tercera rama del arte de la guerra de la guerra aérea.

Los problemas que se plantean son múltiples y difíciles; pero deben ser resueltos, pues antes de forjar un brazo primero tenemos que saber lo que pretendemos hacer con ella y cómo usarlo. Hasta ahora, en este estudio que simplemente he tratado de indicar, sin hacer ninguna pretensión de resolver los muchos problemas que se plantean, el carácter y el alcance de la guerra aérea en general, y para definir los medios necesarios para accionar la Fuerza Aérea Independiente, la formulación ya que fui una algunos principios básicos que no desespero de haber aceptado.

Pero incluso de lo poco que he dicho, es evidente que el establecimiento de una fuerza aérea independiente requiere una organización no fundada en el empirismo, pero en un estudio exhaustivo de todas aquellas disposiciones logísticas necesarias para hacerlo funcionar. Si bien la utilización estratégica de una fuerza aérea independiente puede resultar de la aplicación racional de algunos principios básicos, su uso táctico requiere un estudio teórico y práctico exacta de su armamento y la formación de sus unidades. Un estudio de la logística aéreas o tácticas haría

1 *Me problemi dell aerorzavigazione, Roma,* 1910.

69

*Comando de 70The El Aire*

estar fuera de lugar en este libro. En vez Creo que es oportuno para ir un poco más en su organización aquí, ya que es con su organización que hay que empezar. Y puesto que la organización de una fuerza aérea independiente no admite ningún vuelo de la imaginación, voy a tratar de correlacionar la medida de mis posibilidades presentes y futuras necesidades.

COORDINACIÓN

El uso de las fuerzas militares, navales y aéreas en la guerra debe ser dirigido hacia un solo fin, para ganar. Para lograr la máxima eficacia estas fuerzas han de ser cuidadosamente coordinada y en armonía unos con otros. Las tres fuerzas deben funcionar como ingredientes o factores de un producto único en el que los mejores re-trajes sólo pueden obtenerse por un reparto adecuado de los ingredientes utilizados.

Los recursos que ni siquiera el país más rico puede poner a disposición de las defensas nacionales no son ilimitados. Con una cantidad determinada de recursos, es posible asegurar una defensa nacional igual de eficiente que la dosificación correcta de los tres factores. Los más de cerca sólo las proporciones de estos factores, los más pequeños serán los gastos de la nación para su defensa nacional. Pero incluso cuando los tres factores son proporcionados tan justamente, los máximos resultados no se pueden obtener a menos que estén perfectamente coordinados. Lo que permite la mayor libertad de acción a los respectivos comandantes del Ejército, la Marina y las fuerzas aéreas, lo que sería en interés de la defensa nacional para tener las tres ramas del servicio coordinada bajo una autoridad suprema. Pero incluso esto no es suficiente.

Estas consideraciones son tan evidentes en la naturaleza que sería superfluo para explicar más a fondo. Es lógico, entonces, que la siguiente es lo que se necesita para llevar a cabo el programa:

1. Un organismo con autoridad para estudiar las necesidades de la defensa nacional y para determinar y asignar las proporciones adecuadas de los recursos nacionales a las tres ramas del servicio en tierra, mar, y las fuerzas aéreas; y

*El Comando de el Air71*

1. Un organismo con autoridad preparado para asumir el Mando Supremo de las tres fuerzas armadas y de coordinar su acción.

No existen tales organismos competentes en existencia ahora. En cambio, los recursos del país asignado a la defensa nacional se asignan actualmente por métodos empíricos sueltos, de manera que la proporción concedida a cada fuerza armada es más una cuestión de feliz combinación de circunstancias que no sean de la planificación real. No puede ser de otra manera cuando cada rama del servicio es dirigida por cuerpos separados, cada uno celoso de sus prerrogativas. En caso de guerra sea cual sea la coordinación que hay entre ellos no puede ser otra que contingentes, sobre todo porque no hay precedentes de falta jt.2 de coordinación entre las distintas ramas del servicio ha sido siempre la causa de serios inconvenientes; y provocará incluso más acentuadas en el futuro porque la guerra se tiende cada vez más a absorber todas las actividades de una guerra haciendo nación, y debido al nuevo factor de la fuerza aérea,

Ahora más que nunca en el pasado, que necesitamos hoy para mantenerse dentro de la lógica de la estricta necesidad y crear un cuerpo nacional que no sería ni ejército ni marina; un cuerpo que tendría la visión clara de percibir la totalidad de la guerra y de sopesar el valor de los tres brazos básicas sin ideas preconcebidas, con el fin de obtener el máximo resultado de su coordinación.

Pero como esto no es el caso, y dado que hay que empezar con el presente, hay que tomar la situación tal como lo encontramos y comenzar allí. Aeronáutica hoy en día es algo que no es ni el ejército ni marina, a pesar de que participa tanto con nada menos que con la vida civil. Plantear la cuestión tal y como es, es todo lo que se necesita para que quede claro por qué las actuales formas de organización de las fuerzas aéreas están muy lejos de su alcance potencial. En mi opinión es necesario establecer los siguientes principios fundamentales:

* 1. medios aéreos utilizados por el ejército y la marina para facilitar e integrar sus propias acciones en sus respectivos campos, no importa cuáles sean esas acciones, son una parte integral del ejército y la marina y deben ser considerados como tales.
  2. medios aéreos destinados a llevar a cabo misiones de guerra en el cual

2 Con el establecimiento de un alto mando en virtud de un Jefe de Estado Mayor, por orden de Mussolini en 1927, esta necesidad fundamental ha sido prevista.

*Comando de 72The El Aire*

ejército ni marina pueden tomar parte y más allá de su radio de acción, debe ser independiente de los dos y constituyen lo que podríamos llamar una fuerza aérea independiente, una entidad que, mientras en paralelo y coordinar su acción con el ejército y la marina , actuará con independencia de ellos.

* 1. aeronáutica civil, como cualquier otra actividad nacional, deben ser apoyados y alentados por el Estado independientemente de su relación con la defensa nacional, en todas aquellas fases que no tienen relación directa con la defensa nacional. yo

*decir directa,* porque indirectamente todas las actividades nacionales tienen una influencia sobre la defensa nacional.

* 1. Pero en todas las actividades que influyen directamente sobre la defensa nacional, aeronáutica civil deben ser apoyadas por los órganos de defensa nacional.

Como veremos más adelante, la aplicación de estos cuatro principios axiomáticos podría llevar a cabo la organización lógica y eficaz.

AUXILIAR DE AVIACIÓN

Por el "ejército y la marina de aviación auxiliar" frase me refiero a todos los medios aéreos utilizados por el ejército y la marina para facilitar e integrar las operaciones en sus respectivos campos de acción. Si estos medios aéreos auxiliares forman una parte integral del ejército y la marina, deben ser: (1) incluidas en los presupuestos de la ejército y armada respectivamente; y (2) colocado absolutamente bajo el mando directo del ejército o la marina, a partir de su organización y terminando con su empleo.

No hay ninguna razón válida para que la aviación auxiliar del ejército y la marina debe ser financiado por un presupuesto separado. De lo contrario; para la aviación auxiliar de estas dos ramas de las fuerzas armadas debe ser proporcional a su fuerza y ​​organización total y esto sería imposible si se proporcionaron estos auxiliares por menos de un presupuesto separado. El único órgano competente para decidir sobre la com- la organización apropiada de este auxiliar de la antena es el ejército o la marina, como puede ser el caso; porque ellos están en posesión de los datos necesarios para la determinación de las armas aéreas más adecuados para promover sus respectivas acciones. Hay, de hecho, hay una buena razón por qué el ejército, en la determinación de la formación de

*El Comando de el Air73*

una unidad de artillería, por ejemplo-número y tipos de armas de fuego, cureñas, munición, etc.-no se debe también determinar el número y tipo de aviones necesarios para dirigir su fuego de artillería.

Por ejemplo, si parece aconsejable poner de reconocimiento o de observación de aviones bajo el mando de grandes unidades de tierra, estos comandos deben, obviamente, tener un control completo de ellos, hasta el final de su organización en tiempo de paz para su uso en tiempos de guerra, con el fin de obtener la Mejores resultados. En la planificación de sus operaciones de estos comandos se pueden tener en cuenta la fuerza aérea exacta a su disposición. Esto a su vez permite que las unidades aéreas para familiarizarse con las tácticas de las fuerzas de tierra. Este sistema no sólo se ajusta a los conceptos lógicos de la organización y utilización de este tipo de unidades, sino que también evita los peligros de doble control, lo que puede suceder fácilmente cuando la aviación auxiliar se vuelve casi independiente del ejército.

aviación militar, pues, al ser parte integrante del ejército, debe ser colocado bajo su control directo para el aprovisionamiento, la disciplina, la utilización y la formación. Pero antes de este primer principio de organización puede ser adoptado por las fuerzas armadas, una noción preconcebida que hasta ahora ha impedido a las relaciones recíprocas entre la aviación y el ejército debe ser disipada, es decir, la idea de que la aviación es un campo demasiado técnico para que pueda hacer frente con y debe dejarse exclusivamente a técnicos especialistas en una noción se originó por la novedad de la aviación, con la esencia de los cuales sólo unos pocos especialistas se preocupaban.

Disipar esta noción es una cuestión fácil una vez que nos planteamos los términos exactos del problema. Es cierto que la aviación militar, al igual que cualquier otro tipo de aviación, es altamente técnica y depende de personal capacitado en las técnicas de la aviación. Pero considerada como un arma de guerra, la aviación también debe cumplir con los requisitos de utilidad como un arma. Al dirigir el fuego de artillería, por ejemplo, no hay necesidad de aviones y personal capacitado para volarlos, ambos utilizados para controlar el fuego de artillería. Por lo tanto, ambos deben responder a esta necesidad en vuelo. Si fallan en esto, la artillería es completamente inútil. Como cuestión de hecho, es la artillería que, conociendo sus propias necesidades, debe determinar los requisitos previos de sus aviones y dar a la formación especial necesaria para el personal que les Mans.

*Comando de 74The El Aire*

Una vez que el problema ha sido examinado a fondo, la artillería puede decir: "Necesitamos tantos aviones de observación, de tales y tales modelos, equipados con tales y tales instrumentos, y capaz de aterrizar en tales y tales campos restringidos", etcétera. Una vez que la artillería había hecho su elección, la responsabilidad sería de ellos. No es la función de los técnicos de la aviación para decidir qué tipo de avión deben o no deben ser utilizados por esta o aquella rama de las fuerzas armadas. Su responsabilidad es producir aviones con aire digno de acuerdo con las especificaciones ellos proporcionados por las fuerzas armadas, para no pasar juicio sobre la utilidad militar de sus aviones. Esto no esté cualificado para ello. Si el ejército o la marina requiere un nuevo tipo de avión no existan todavía, sería, por supuesto, corresponderá a los técnicos para estudiar los requisitos y producir el plano deseado, al mismo tiempo, lo que sugiere la dirección correcta para la ciencia aeronáutica a seguir en la producción de aviones útiles. Tales requisitos deben, por supuesto, ser razonable y factible. de lo contrario podríamos tener algún requisito absurdo como un avión capaz de permanecer inmóvil en el aire. Para evitar este tipo de absurdos que es suficiente para estar al tanto de las ideas generales que son patrimonio común de nuestra cultura; y lo cierto es que, una vez que los que emplean la aviación sintió la responsabilidad de su elección, que la cultura aeronáutica también no pasaría mucho tiempo en formar parte del patrimonio común de la humanidad. Tales requisitos deben, por supuesto, ser razonable y factible. de lo contrario podríamos tener algún requisito absurdo como un avión capaz de permanecer inmóvil en el aire. Para evitar este tipo de absurdos que es suficiente para estar al tanto de las ideas generales que son patrimonio común de nuestra cultura; y lo cierto es que, una vez que los que emplean la aviación sintió la responsabilidad de su elección, que la cultura aeronáutica también no pasaría mucho tiempo en formar parte del patrimonio común de la humanidad. Tales requisitos deben, por supuesto, ser razonable y factible. de lo contrario podríamos tener algún requisito absurdo como un avión capaz de permanecer inmóvil en el aire. Para evitar este tipo de absurdos que es suficiente para estar al tanto de las ideas generales que son patrimonio común de nuestra cultura; y lo cierto es que, una vez que los que emplean la aviación sintió la responsabilidad de su elección, que la cultura aeronáutica también no pasaría mucho tiempo en formar parte del patrimonio común de la humanidad.

En conclusión, lo que la aviación técnicos deben preocuparse por es la producción de aviones con aire digno de acuerdo a las especificaciones; y los militares deben proporcionar los instructores de aviación para volar y hacerse cargo de ellos. De esta manera, los militares y el técnico de la aviación cada uno serían el cumplimiento de su función apropiada y asumirían la plena responsabilidad de sus actos, evitando la interferencia con la esfera de actividad del otro.

He declarado que la responsabilidad de la organización del ejército de aviación auxiliar recae en el ejército. No voy a entrar en una discusión de sus méritos aquí; Me limitaré a decir, para evitar cargos, de que la asignación de un auxiliar de la aviación para el ejército no implica una duplicación de la organización militar. Esto lo deberá ser capaz de demostrar más adelante.

*El Comando de el Air75*

Aérea independiente

Para evitar las palabras que en un principio puede parecer extremo, voy a hacer una distinción entre "la aviación auxiliar" y "la aviación independiente", el término que se utiliza en lugar de la Fuerza Aérea Independiente para referirse a todos los que la aviación significa destinado a realizar misiones de guerra de el cual ni el ejército ni la marina puede contribuir de alguna manera. Estos medios existen hoy en día en el embrión en las denominadas especialidades de bombardeo y de persecución.

ofensivas aéreas, que se pueden llevar detrás de las líneas del enemigo donde ni armas tierra ni mar pueden alcanzar, pueden ser útiles para el ejército o la marina. Pero sólo porque dicha cooperación aérea puede resultar útil para ellos no significa necesariamente que tales armas aéreas deben colocarse bajo el control directo de cualquiera de ellos, si no por otra razón, para evitar dividirlos. Tampoco se deduce que, en las operaciones del ejército deberán utilizar únicamente aviones con base en tierra y la marina de guerra aviones de sólo basado en una embarcación a bombardear. Un puerto enemigo o ciudad del interior pueden ser bombardeadas por cualquier tipo de bombardero, que operan desde bases ya sea terrestre o marítima, ya que la experiencia nos ha enseñado durante la última guerra. Incluso en el presente concepción limitada del dominio del aire, la función de búsqueda de la aviación debe ser, si no exactamente para librar la guerra aérea por sí sola, al menos para luchar en el aire. Por lo tanto, por las mismas razones expuestas anteriormente, no debe estar bajo el control del ejército o la marina. Si alguna de las ramas desea hacer uso de unidades de persecución para vigilar el cielo por encima de su campo de operación, que es la preocupación de la organización de su aviación auxiliar.

Me he detenido en la gran longitud de las razones por las que considero una aviación independiente que tenga la misión, en caso de guerra, de conquistar el dominio del aire, siendo indispensable. También he dicho que, en mi opinión, los conceptos imperantes que rigen el bombardeo de la aviación y la búsqueda no responden a esta finalidad; y he señalado la forma en que se podrían hacer para hacerlo. Cualquiera que sea el disenso en esta fase de la organización aérea, creo que esto por lo menos hay que admitir: no estar preparado para la próxima lucha por el dominio del aire sería imprudente de hecho.

*Comando de 76The El Aire*

El primer paso para la preparación sería separar los bombardeos y la búsqueda de la aviación del ejército y la marina, estableciendo así el primer núcleo independiente, la semilla, la cual, cualquiera que sea la forma que adopte, será en un futuro no muy lejano convertirse en una independiente del aire Fuerza. Este aviación independiente será fuerte o débil según los medios puestos a su disposición. Pero debido a que debe ser independiente para disfrutar de la más amplia latitud dentro de sus límites, se deben proporcionar los medios por menos de un presupuesto separado. No hay duda en mi mente que este presupuesto, se incrementará con el público gradualmente llega a darse cuenta de la importancia del dominio del aire. Del mismo modo, la organización y el funcionamiento de este aviación independientes deben estar libres de control externo. A pesar de que provenía del ejército y la marina, aviación ha alcanzado la madurez y debe ser emancipado, de ahí la necesidad de crear un organismo competente para supervisar su crecimiento, un cuerpo formado por hombres familiarizados con el arte de la guerra en general y abiertos a nuevas ideas. Estos hombres no tienen que ser expertos técnicos; sólo necesitan estar al tanto de las grandes posibilidades de esta nueva arma aérea. Eso será suficiente para empezar; porque no se trata de decidir el mejor perfil de un ala, sino de determinar los mejores medios técnicos disponibles para la creación de una fuerza de combate y el mejor método de utilización de la misma en la guerra.

Este cuerpo debe examinar y resolver los problemas planteados. A pesar de esos problemas son complejos y de largo alcance, el hecho de que hay que empezar desde el principio hará que su solución más fácil, ya que los errores cometidos en el camino pueden corregirse a medida que ocurren. Y debe ser este cuerpo que crea esta tercera rama del arte de la guerra, que en relación con la guerra aérea. Digo "crea", porque nada existe en la actualidad. Pero la actual bombardeo de la aviación y la persecución, hecho independiente, podrían servir como medio de experiencia para ello.

En fin, este órgano propuesto debe, dentro de los límites, tener la misma relación con la Fuerza Aérea como los osos del Consejo Supremo del Ejército para el ejército; y debería funcionar en consecuencia.

En ese momento mis lectores deben estar convencidos de que, a pesar de la escala majestuosa de los lienzos que he pintado, lo que he propuesto es sin embargo posible dentro de límites modestos.

*El Comando de el Air77*

AVIACIÓN CIVIL

En cuanto al futuro de la navegación aérea como un medio de progreso civil, puede haber diferencias de opinión; pero una cosa es cierta: este nuevo medio de transporte es aquí para stay.3 Esta máquina que el hombre ha forjado fuera de su genio y atrevida después de milenios de ensayo y error, es el más rápido y más maravillosa invención en la historia del transporte. Su eventual desarrollo no se puede predecir ahora, pero todas las señales apuntan a una larga vida por ella.

Dos características fundamentales distinguen a este nuevo medio de transporte aéreo de todos los demás, a saber:

1. Es el más rápido conocido, si se tiene en cuenta su velocidad real en sí mismo o el hecho de que conecta el punto de partida y el punto de llegada de una línea recta.
2. No requiere de caminos, en el sentido comúnmente aceptado de la palabra.

Hasta ahora todos los medios de transporte se componen de dos elementos, uno de los cuales es la calzada. La locomotora no en sí mismo sirven como un medio de comunicación, ni el automóvil negociar dos puntos conectados solamente por un camino de herradura. En el océano viajar por el elemento de carretera no es tan vital, pero, sin embargo, las tareas laboriosas como la construcción de los canales de Suez y Panamá han sido a veces necesario acortar distancias por el agua. Sólo el avión puede viajar sin restricciones sobre toda la superficie del globo, que necesitan sólo un punto de partida y uno de llegada.

En virtud de estas dos características esenciales, el avión ha acelerado las comunicaciones existentes e hizo posibles otros aún más rápida y económica entre los puntos en la superficie de la tierra no importa cuán separado y distante. La creación de más y mejores medios de comunicación es un factor vital en nuestra estructura social, un hecho que favorece el desarrollo de la navegación aérea. Debido a estas dos características especiales, este desarrollo se hará en forma de líneas de larga distancia de aire que permitirá ahorrar mucho tiempo, y otros en todo el país estéril sin las carreteras y ferrocarriles habituales, que va a resolver el problema de la comunicación en tales regiones. Es imposible concebir que el hombre sería descuidar el desarrollo de un medio de transporte capaz de reducir la distancia entre Roma y Londres para viajes de unas horas;

líneas aéreas locales entre distancias más cortas y líneas troncales entre los más largos desarrollarán como los viajes por vía aérea se convierte poco a poco más popular y práctico. Pero incluso ahora, es fácil prever la rápida

1. Esta declaración muestra que Douhet estaba mirando hacia el futuro en la medida de lo humanamente possible.-Tr.
2. Fue tan vinculado por Imperial Airways en 1931.-Tr.

*Comando de 78The El Aire*

expansión del avión utilizado en los deportes aéreos y viajes privados. El avión ya ha resistido las pruebas más difíciles, cumplido las esperanzas más atrevidas; y la guerra ha demostrado de manera incontrovertible la falta de visión de escepticismo al respecto. Lo que debe interesar a Italia de todo esto es que seguramente se establecieron grandes líneas de aire, y pronto; la mayor parte de la cual se extenderá necesariamente la cuenca mediterránea. El eje de las tres grandes potencias europeas se encuentra NW-SE, y si se extiende a través del Mediterráneo, que cae en Suez, en Asia y África se encuentran. Así, la mayoría de estas líneas de aire seguirá la dirección de este eje, y constituirá una vasta red aérea reunida por Inglaterra, que abarca a Francia e Italia, y de aireación de aquí a Asia, África y la península de los Balcanes.

Debido a la posición geográfica y política concedida Italia después de la guerra, se debe llegar a ser necesariamente el cruce de las comunicaciones aéreas del Viejo Mundo. Este hecho innegable la coloca en una posición privilegiada en lo que se refiere a la comunicación aérea, pero también le impone el deber de ser lo más rápido posible en condiciones de cumplir con las exigencias que surgirán, para que no pierda las inmensas ventajas a su alcance y convertido en un campo de explotación para la navegación aérea extranjera.

Si explotamos nuestra posición geográfica y política en el Mediterráneo en el ámbito marítimo, hay aún más razones por las que debe tomar ventaja de ella en el aire, un campo aún más grande y uno en el que somos los primeros en llegar. Todo lo que queda por hacer en ese campo, y estamos en nuestro propio terreno. Por razones políticas, morales y económicos, así como para la seguridad nacional, la navegación aérea sobre nuestro propio territorio y sobre el Mediterráneo debe volar la bandera italiana. Ese debe ser el principio rector de nuestra política aeronáutica. Italia no debe contentarse con ser meramente el muelle en el que las líneas extranjeras atan. Para sacar el máximo provecho de su posición privilegiada, ella debe estar preparado para satisfacer las demandas de la navegación aérea en el Mediterráneo, y para prever las necesidades que estimularán tales navegación a sí misma.

Obviamente, el establecimiento de una línea de aire de Turín a Roma a Alejandría promovería uno de Londres a París a Turín, y otras líneas de Alejandría a Sudán y Palestina. Debemos, por lo tanto, proporcionar no sólo para el establecimiento de las principales arterias internas y coloniales, sino para todos aquellos que unirá nuestras costas de África, Asia, y la península de los Balcanes. Es decir, tenemos que ser el centro de intercambio de información para las líneas aéreas del Viejo Mundo. Desde la península de los Balcanes está más cerca de nosotros que para las otras grandes potencias, y dado que la industria aeronáutica se queda ahí, sino que también depende de nosotros para cuidar de la navegación aérea interna allí,

A partir de estas consideraciones, es evidente que Italia es, quizás más

*El Comando de el Air79*

que cualquier otra nación, vitalmente interesada en el desarrollo de la navegación aérea. Apartede las ventajas generales descritos anteriormente, el desarrollo adecuado de la navegación aérea traería otros que deben valorarse con justicia, como sigue:

1. ventajas económicas e industriales. El desarrollo de un sistema de navegación aérea floreciente, a su vez estimular el desarrollo de la industria aeronáutica en su conjunto. Este sector es el más adecuado para el genio y los recursos de nuestro país. Se requiere sólo una cantidad limitada de materias primas, y se necesita mano de obra hábil; y aunque somos pobres en el primero, somos ricos en el segundo. La industria aeronáutica es una industria en la que Italia puede sobresalir si en serio a sí misma se aplica a ella.
2. Ventajas de la seguridad nacional. Es de esperar la Guerra Mundial fue la última guerra; pero sería una locura para descansar en esta esperanza. Esa guerra ha manifestado el brazo de aire, a pesar de que no hubo tiempo suficiente para mostrar toda su importancia. No hay duda de que el perfeccionamiento de los medios aéreos civiles mejorará el valor militar del brazo de aire, y que en un eventual conflicto de la posesión del dominio del aire será una ventaja mayor que el dominio del mar. Tener a disposición de uno una gran flota de transportes aéreos es equivalente, en términos de poder militar, al tener una gran fuerza aérea independiente siempre dispuesto a defender los propios derechos.

En conclusión, para Italia, el desarrollo intensivo de la navegación aérea en el Mediterráneo es la oportunidad de hacer uso de ella la magnífica posición geográfica en la que el destino la puso, y del prestigio político comprado con la sangre de sus hijos. Se le da la oportunidad de sobresalir en una gran industria, y que constituye un medio de poder político, la riqueza nacional, y la seguridad militar.

En la planificación para el establecimiento de líneas de aire internos, coloniales, y mediterráneos, debemos comenzar con las ideas completas, teniendo en cuenta las ventajas enumeradas anteriormente, y no ser detenido por consideraciones mezquinas de gasto inmediata. Ciertamente, las primeras líneas de aire no va a pagar por lo menos durante los primeros años, debido al alto coste y el hecho de que el vuelo va en contra de los hábitos atávicos del hombre y se encontrará con dificultades y cierta hostilidad. Pero todos estos inconvenientes serán conquistados en un corto tiempo, la competencia se desarrollará, y el costo de las líneas de aire disminuirá rápidamente.

La máquina voladora es maravilloso en todos los sentidos de la palabra, muy por encima de las fantasías más audaces. El hombre que dijo antes de la Primera Guerra Mundial que los aviones serían contados en miles se consideróun visionario; pero la navegación aérea irá en el desarrollo de la misma cepa. En pocos años los trenes expresos se convertirán en meros locales de tercera clase, la Compagnie des Wagons-Lits habrá cambiado su nombre y correo internacional será llevado exclusivamente por el transporte aéreo.

Para ponernos definitivamente en la corriente de este desarrollo en nuestra situación sea sabia y perspicaz. El gasto inicial de esta-

80 *El dominio del aire*

líneas de aire lishingsuch no serían desechados dinero, pero un seguro sólida para el futuro.

El desarrollo de la navegación aérea es un asunto de interés nacional, y debe tener la atención del gobierno. El establecimiento de líneas de aire presenta una serie de problemas de diversos campos: política, económica, social, militar, etcétera; y estos problemas deben ser resueltos por un órgano nacional competente con la autoridad de un ministro del gabinete. Durante la Primera Guerra Mundial una Comisaría General de Aeronáutica, depende más o menos en el ministerio de la guerra o de armas y municiones, se consideró suficiente la medida en que sus actividades se limitan a la adquisición de determinadas especialidades de armas. Pero duringthe periodo de duración de la Paz de este órgano propuesto dedicada a la promoción de la navegación aérea debe ser invertido con mayor autoridad y mayor libertad de acción, a la vez que coopera estrechamente con los diferentes ministerios de transporte, la industria, el correo, la guerra, etc. .

Un Ministerio de Aeronáutica debe tener la autoridad y la competencia para pasar a todas las preguntas, de cualquier naturaleza, que trata de la aeronáutica. Poco a poco estas preguntas aumentarán en número e importancia; y, teniendo en cuenta la novedad del campo y la escasez de hombres educados en ella, el hecho de que este incremento será gradual en lugar de un rápido tendrá la ventaja de familiarizar a la gente con la importancia del Ministerio y la preparación de más hombres para tratar con eficacia los problemas cada vez más vastos implícitas en el desarrollo futuro de la aeronáutica.

En relación con las líneas de aire, la función del Ministerio de Aeronáutica puede ser o bien la activación o de coordinación. Es decir, las principales líneas de aire pueden ser ejecutados directamente por el Estado, o mediante concesiones otorgadas a empresas privadas bajo la supervisión del estado. Pero el Estado debe en ningún caso ceder el control de la navegación aérea a los intereses privados, cuya preocupación principal está destinada a ser la ganancia personal, en detrimento de los, menos intereses directos más amplios del estado, que son mucho más vital para la nación. Desde tiempos de paz la aviación civil puede y debe ser convertido rápidamente en la aviación militar cuando se presenta la ocasión, el Ministerio de Aeronáutica debe mantenerun ojo vigilante sobre la organización y el armamento de las flotas propuestos de los medios de transporte de aire, de modo que tanto la organización y el armamento puede ser rápida y fácilmente convertido en medio de la guerra. Además, el Ministerio debería fomentar e integrar las actividades aéreas secundarias como las líneas locales de aire, el deporte y los intereses recreativos, así como la navegación aérea en la península de los Balcanes y América del Sur, y la industria aeronáutica en su conjunto con el fin de dar a Italia una posición de primera importancia en el mundo aéreo del futuro.

A partir de esta exposición de un tema de importancia trascendental y el desarrollo a una reciente tema que requiere ideas atrevidas e imaginativas para hacer frente a ella, podemos ver cómo es necesario para este aumento nacional bodyto de las circunstancias y carrythrough el proyecto. En un muy

*El Comando de el Air81*

poco tiempo tanto en el plano sí mismo y la aplicación útil de la misma se han desarrollado y mejorado con una velocidad verdaderamente fantástico. El retraso en esta materia puede ser fatal. Para no quedarse atrás, tenemos que trabajar pies de arcilla rápida son incompatibles con la ligereza de las alas. En este campo poco explorado la guerra ha liberado una enorme cantidad de nuevas energías y nuevos recursos, todos los cuales están listos para combinar con entusiasmo en la obra de paz que debe seguir a la victoria aliada. Por todas partes en el mundo civil, un gran número de expertos técnicos, obreros calificados, y las industrias se han convertido a la producción en este nuevo campo. Grandes intereses se han unido en la nueva industria, y una larga lista de jóvenes valiente ha aprendido el arte de volar.

Todas estas nuevas energías tendrá una abatida sobre una nueva carretera no es otro que el camino del aire; y la feroz competencia entre las naciones será seguir para obtener la posesión de las principales rutas aéreas, las que darán los mejores rendimientos de diversas maneras. Dado que Italia está en el centro del espacio libre para las líneas internacionales más importantes, Italia y el Mediterráneo duda se convertirá en el campo de la competencia pacífica de la navegación aérea internacional en el Viejo Mundo. La única forma de salir adelante en la competición es estar preparado para responder a las exigencias de este nuevo medio de transporte. De ahí la necesidad, no sólo de llevar a cabo la tarea, pero de hacerlo rápido y bien. La timidez y la duda ahora se lamentaban amargamente después.

En conclusión, debo añadir que, en mi opinión, la nación debe emprender con prontitud para promover una política aeronáutica sagaz basado en los siguientes puntos:

1. Favoreciendo el desarrollo de la navegación aérea interna, colonial, y el Mediterráneo mediante el ejercicio de una supervisión estatal de coordinación sobre el principio de que la navegación aérea interna, colonial y mediterránea de África, Asia, la península de los Balcanes, y en América del Sur debe volar la bandera italiana.
2. Favoreciendo el desarrollo de la industria de la aviación, dándole protección, dando a conocer, y que le da fondos para la investigación y la experimentación.

. Favoreciendo el desarrollo de la navegación aérea y una industria aeronáutica nacional de disposiciones para transformarlos rápidamente en armas de guerra; por el que una gran parte del dinero asignado por el estado para la defensa nacional rentable podría ser empleado para promover el desarrollo de la aviación civil en tiempos de paz.

Un examen detallado de las preguntas aquí esbozado brevemente requeriría una exposición exhaustiva. Es suficiente para nosotros aquí para llamar la atención sobre los problemas aeronáuticos, que, en la prensa de los asuntos nacionales, fácilmente podrían pasar inadvertidos en su totalidad o sean considerados como de importancia secundaria; mientras que en realidad son de importancia capital para el futuro de la aviación.

Tomemos un mapa del Imperio Romano y ver cómo la potencia radiada

*Comando de 82The El Aire*

de Roma a través de la cuenca del mar que baña la gran mol de Europa. En aquellos días, la potencia de radiación fue uno de conquista y civilización. Hoy en día la nueva posición de Italia y los nuevos medios que hace al hombre dueño de espacio puede formar una radiación similar, esta vez pacífica. Roma, que era el centro del imperio más grande de la civilización temprana, para la última conquista de la civilización debe convertirse en el centro de los medios más rápidos de comunicación en el aeropuerto más importante del mundo. Y sobre este centro de la civilización debe volar el tricolor, aún caliente por gloriosas batallas.

Así que escribí poco después del final de la Guerra Mundial en un artículo sobre "Política de Aire Mediterráneo" en la Nuova Antologia del 16 de enero de 1919. Lo que escribí entonces sigue siendo válida hoy en día; no ha ocurrido nada para invalidar los conceptos que expresan en esas líneas. Pero, por desgracia Italia no ha sido capaz de encontrar su camino en el aire, y mucho ya se ha logrado en el extranjero en estos dos años. Si nos fijamos en el mapa de Europa a las líneas aéreas existentes o proyectados, podemos ver cómo dan vueltas sobre Italia, haciéndola casi un obstáculo para las comunicaciones aéreas del Viejo Mundo. Esta situación no puede durar, ya sea desde el punto de vista de nuestros propios intereses o de la de deber nacional. Es evidente que si no somos capaces de desarrollar el valor aeronáutica de nuestro propio país, vamos a tener que dar a los extranjeros el derecho de vía en Italia por su lines.5 aire

Todo lo que he dicho sobre la aviación civil dije para demostrar que el estado debe promover su desarrollo en interés de la seguridad nacional. Algunas de las actividades de la aviación civil tienen una relación directa con la defensa nacional, otros no. Los órganos de defensa nacional deben tener ninguna preocupación con los que no lo hacen, para estas actividades se encuentran fuera de su provincia. Ellos deben ser la preocupación del Estado en general. Las actividades que sí tienen una relación directa debe ser la preocupación de los órganos encargados de la defensa nacional.

ACTIVIDADES DE aviación civil, con una influencia directa en DEFENSA NACIONAL

Estas actividades son las que preparan medios utilizables directamente por la defensa nacional es que, por la aviación independiente y

5 Estas palabras fueron escritas en 1921. Este año (1926) 1 han tenido la satisfacción de ver un comienzo prometedor hacia la puesta en práctica de las ideas expresadas en ellos.

*El Comando de el Air83*

aviación auxiliar. Son las especialidades de bombardeo y de combate que constituyen el núcleo de lo que puede llegar a ser una fuerza aérea independiente.

la aviación civil emplea aviones, trenes pilotos y los mantiene en servicio activo, y hace uso de diversas aviación accesorios todos los medios utilizables directamente por los órganos de defensa nacional, siempre y cuando cumplan ciertas condiciones, tales como, por ejemplo, que los planos sean fácilmente y rápidamente convertibles en aviones de guerra. De ahí el interés de los órganos de defensa nacional en el desarrollo de la aviación civil en la medida de sus posibilidades también satisfacer las necesidades de la defensa nacional. En materia de formación del personal, las únicas condiciones impuestas a la aviación civil son que debe estar listo para la movilización inmediata en caso de guerra, y en tiempo de paz debe someterse a un mínimo de formación para adaptarse a él para el servicio de guerra en el instante de movilización. El cumplimiento de estas condiciones debe ser dirigida y supervisada por la rama aérea de la defensa nacional; y con este fin las subvenciones deben concederse a las iniciativas civiles. Y en este sentido la subvención puede ser considerable: Si realmente calcular el costo de la administración militar de la formación y el mantenimiento de un piloto, este costo es el límite máximo de la subvención que la administración militar podrá conceder a las iniciativas civiles para cada piloto entrenado y mantenido en funcionamiento. Sin embargo, este límite máximo es tan alta que las subvenciones pueden ser reducidos a una suma mucho menor, efectuando así una gran economía. este costo es el límite máximo de la subvención que la administración militar podrá conceder a las iniciativas civiles para cada piloto entrenado y mantenido en funcionamiento. Sin embargo, este límite máximo es tan alta que las subvenciones pueden ser reducidos a una suma mucho menor, efectuando así una gran economía. este costo es el límite máximo de la subvención que la administración militar podrá conceder a las iniciativas civiles para cada piloto entrenado y mantenido en funcionamiento. Sin embargo, este límite máximo es tan alta que las subvenciones pueden ser reducidos a una suma mucho menor, efectuando así una gran economía.

En cuanto a los propios aviones, incluso en los círculos de aviación militar se lleva a cabo la idea errónea de que los aviones civiles no pueden ser utilizados con fines de guerra debido a que los dos tipos de avión deben tener características diferentes. Yo llamo a esta opinión un error porque, al margen de cualquier otra consideración, lo cierto es que ninguna nación en la tierra es lo suficientemente ricos como para mantener una fuerza militar adecuada de aire listo para la acción inmediata. Todas las naciones, ricas y pobres por igual, se verán obligados por la necesidad de poner los recursos de sus instalaciones de aviación civil para uso militar.

Nadie va a discutir el hecho de que, en el sentido absoluto, un plano que deben cumplir tanto los requisitos civiles y militares no puede ser la máquina perfecta para cualquier propósito. Pero la absoluta no existe. En la práctica siempre hay que esforzarse por hacer un compromiso entre ex

*Comando de la 84El Aire*

tremes. Tal compromiso sería una ventaja para la aviación militar por esta razón: al basarse en la aviación civil, que está constantemente activo, siempre tendría a su disposición los últimos tipos de plano; mientras que, si se basó enteramente en sus propios medios, con frecuencia podría encontrarse armado con modelos anticuados.

Esta idea falsa también se deriva del hecho de que la aviación militar utiliza hoy casi totalmente planos de características extremas; mientras que la aviación civil utiliza aviones de características moderadas. Y, repito, la guerra aérea no se combate con aviones de características extremas, a pesar de ocasionales Guerra battles.6 aire se lucha por las masas de hombres y máquinas; y las masas, ya sea de hombres o máquinas, se componen de la media y no de extremo. En la discusión de la Fuerza Aérea Independiente, señalé que requiere planos de características moderadas, más o menos similares a las características de los aviones comerciales. la aviación militar puede, por lo tanto, utilizar aviones civiles equipados con especial, aunque no es excepcional, los equipos; y la aviación civil no tendría ninguna dificultad en el cumplimiento de estas condiciones, habida cuenta de las ventajas que se derivan de dicha relación a los militares. Si nos detenemos a pensar cuál sería el costo de operación viáticos de un avión militar, tenemos inmediatamente una idea de la cuantía de la subvención máxima que la administración militar debe conceder a un avión civil para cada día de la operación. Estas consideraciones son suficientes para mostrar cuánta asistencia aviación militar podría dar a la aviación civil.

La asistencia financiera, lógicamente, debe ser incluido en los créditos para la aviación militar. A medida que se desarrolló la aviación civil, ya que se expandió y se convirtió en auto-sostenible, la cantidad de esta ayuda financiera se reduciría gradualmente, de modo que la aviación militar de carácter permanente, por así decirlo, se reducirían al mínimo sin dejar de tener el poder para absorber estos complementos civiles, en caso de guerra, en una fuerza de choque eficaz. Esta ayuda financiera, al estar en el interés de la aviación militar, debe dejarse enteramente en manos de las autoridades militares, ya que son el único órgano competente para determinar las condi-

6 La cuenta de los Estados excelente fortalezas volantes Unidas han dado de sí mismos en la guerra actual es una amplia prueba de punto de Douhet, en la medida en que se han desarrollado sobre el transporte comercial designs.-Tr.

*El Comando de el Air85*

ciones en que los recursos y las actividades de la aviación civil deben cumplir con el fin de ser útil directamente a ellos.

Esto no es suficiente. la aviación militar puede cooperar aún más en el desarrollo de la aviación civil confiando a este último todas las actividades no estrictamente militar. La formación de los pilotos, mecánicos, mantenimiento y reparación hombres, en fin, toda la instrucción técnica especial no estrictamente militar-se puede dejar a la aviación civil. Después de todo, los pilotos, tanto civiles como militares, deben ser dueños de sus naves; y la mecánica, dentro o fuera de uniforme, deben conocer sus motores y la forma de mantenerlos en funcionamiento. Por lo tanto, toda la instrucción técnica de la aviación puede dejarse a la iniciativa privada, aliviando así la carga de las autoridades militares, reduciendo los costos y estimular la responsabilidad privada.

la aviación militar puede hacer mucho por la aviación civil al tiempo que actúa en su propio interés y evitar la interferencia, siempre que los diversos intereses de las dos ramas están definidos claramente, y que actuar con magnanimidad, sin ideas falsas, cortando las tradiciones que ya han crecido representan alrededor de la aviación, a pesar de su juventud.

ACTIVIDADES DE aviación civil, con NO influencia directa en DEFENSA NACIONAL

Al igual que todas las demás actividades, éstas tienen una relación indirecta con la defensa nacional, pero no deberían carga la administración militar con problemas más allá de su alcance. Este tipo de actividades deben ser apoyadas por el Estado en la medida en que representan el interés colectivo de la nación; pero este apoyo debe venir a través de un presupuesto separado repartido en función de su utili- dad. Estas actividades incluyen todo lo relacionado con el progreso científico e industrial de la aviación, todo lo que se encuentra a mejorar la posición de nuestra industria de la aviación, comercial o de otro modo, en el ámbito de la competencia internacional, un campo en el que la defensa nacional nunca puede participar directamente por razones obvias militares.

Todos los órganos de lucro de defensa nacional indirectamente de todo el progreso científico e industrial en la aviación, pero no son competentes

*Comando de 86The El Aire*

para promover tal progreso. Todos los establecimientos militares para la investigación y la experimentación aeronáutica deben estar en manos de civiles entrenados bajo la supervisión, en mi opinión, del Ministerio de Instrucción Pública; para el estudio científico y la investigación experimental en las técnicas de la aviación no tienen un carácter militar especial. Todos estos establecimientos deben estar al alcance de todos los estudiantes de la aviación, sean o no llevar un uniforme, evitando así un monopolio que, como todos los monopolios, está obligado a llevar a cabo la escasez. En esta situación, si las autoridades militares deberían necesitar, por ejemplo, un tipo especial de avión o un avión con equipo especial, que necesitarían sólo para hacer sus necesidades sabe que estos establecimientos aeronáuticos civiles y solicitar que se estudie el problema y producir el avión;

Las autoridades militares no deben cargar con la responsabilidad de supervisar el aire crediticia de máquinas civiles y formación de los pilotos, al igual que con la construcción y la regulación de los automóviles. Si el Estado considera que es su deber de intervenir en estos asuntos, debe hacerlo a través de algún órgano de la administración civil, como lo hace en la supervisión de los servicios públicos y licencias de conducción. Para los militares para intervenir en estos asuntos, además de sobrecargar a sí misma con funciones ajenas, crearía la discordia entre la aviación civil y militar, que debe evitarse en los intereses de ambos.

Para aumentar la apreciación de una industria nacional de este tipo, debe darse a conocer por las razas de aire, demostraciones de aire, concursos, exposiciones, etcétera. Estas actividades también deben dejarse en manos de civiles, o para la iniciativa privada. Los militares deben mantenerse alejados de ellos, excepto en casos especiales, tales como espectáculos de caballos militares. Es muy probable que se desarrollarán más el deporte y las actividades al aire competitivos de naturaleza similar, así como otras nuevas de muy diferente carácter. Pero las autoridades militares, repito, deben mantenerse alejados de ellos y deshacerse del arnés híbrido que se encuentra en un peso muerto sobre sus hombros y calambres sus movimientos. Tienen suficiente para llevar las cosas como son.

Como ya he dicho, el Estado debe establecer un presupuesto especial para hacerse cargo de las actividades de la aviación civil no tengan directa relación con la defensa nacional.

*El Comando de el Air87*

Sin embargo, la administración militar no es competente para distribuir este presupuesto entre las distintas actividades. Lo que se necesita es la creación de una Comisión Consultiva Civil para estudiar el asunto y recomendar los créditos.

LA CENTRAL

De la investigación realizada en los capítulos anteriores llegamos a la conclusión de que la organización central, tanto para una fuerza aérea militar nacional y de la aviación civil debe basarse en los siguientes principios:

1. Integración de la aviación auxiliar con el ejército y la marina, y la provisión para este último en sus respectivos presupuestos.
2. Un presupuesto separado para la aviación independiente, para servir como núcleo para la Fuerza Aérea Independiente del futuro.

. Un presupuesto separado para la aviación civil.

La adopción de estos tres principios de ninguna manera implica un gasto mayor para el desarrollo de la aviación. Por el contrario, significa simplemente el prorrateo lógico de fondos que ahora se asignan arbitrariamente.

1. Transferencia de todas las funciones no militares aéreas de militares a la aviación civil, aliviando así la carga de la aviación militar.
2. definición exacta y el control, en cuanto a cantidad y calidad, de todos los medios aéreos asignados al ejército y la marina de aviación auxiliar y para la aviación independiente por sus respectivas organizaciones; y con ella el control absoluto sobre la organización y el empleo de estos medios a través de estos mismos órganos.

La adopción de este punto está en línea con el criterio de diferenciación de la función, que es el índice de progreso.

La organización central basado en los principios más importantes que anteceden podría realizarse a lo largo de las siguientes líneas:

1. (A) del Ejército y la Armada de aviación auxiliar tendrían ninguna función aeronáutica técnica con respecto a sus materiales, ya que los materiales técnicos especiales se les sean facilitadas en la cantidad y calidad requeridos, por un cuerpo técnico que me referiré más adelante. (B) Sin instrucción técnica aeronáutica debe dar su personal por el ejército y la marina de aviación auxiliar, BE-

*Comando de 88The El Aire*

porque este tipo de instrucción estaría dada por un cuerpo de aviación técnico que me referiré más adelante.

1. Un cuerpo se debe crear, como ya he indicado, constituida para supervisar la organización de la aviación independiente propuesto dentro de los límites permitidos por la asignación presupuestaria otorgada a la misma. A principios de este cuerpo utilizaría su tiempo experimentando con aviones de bombardeo y de persecución existentes puestos a su disposición, con el fin de determinar la organización, mando, la instrucción, y la utilización de la aviación independiente. Como en 1 (a) y (b) anterior, ninguna función técnica aeronáutica sería recaer en este cuerpo.
2. Un cuerpo (Dirección de la Construcción) debe ser creado para proveer en cantidad y calidad de los materiales especiales solicitados por las diversas organizaciones aéreas, con el entendimiento de que tales materiales deben venir únicamente de la industria privada.
3. Un cuerpo (Dirección de Personal) debe ser creado para proveer en cantidad y calidad de la instrucción especial para el personal del ejército y la marina y la aviación aviación auxiliar independiente, con la condición de que tales instrucciones vienen exclusivamente de fuentes civiles.

Tanto la Dirección de la Construcción y la Dirección de Personal debe funcionar sin el estorbo de los establecimientos de servicio o escuelas-que deberían ser, por así decirlo, los órganos de luz, cámaras de compensación casi simples para dirigir las actividades civiles y para la transmisión de materiales y personal. Ambos de ellos sería responsable de las normas de aviación técnicas de los hombres y los materiales que pasan por sus manos. Para evitar la disipación de las energías si estos departamentos fueron abandonados a sí mismos, deben estar bajo la supervisión directa de un organismo, que supervisara la aviación independiente, como la mayor parte del aire de mente.

1. Una Comisión Consultiva debe ser creado para estudiar y proponer los mejores usos para los créditos para la aviación civil, y también la transferencia a la aviación civil de todas las actividades aeronáuticas ahora bajo la jurisdicción militar, que no son esencialmente militar.

Es suficiente; y no debemos estar consternados por la palabra "crear" en los párrafos 2, 3, 4 y 5. 1 hemos utilizado "crear" porque yo prefiero a "transformar". Sin embargo consideramos brevemente las ideas

*El Comando de el Air89*

promulgada anteriormente, es un hecho que la organización se indica en ellos exige la creación de un nuevo cuerpo como compensación por la supresión de una serie de órganos existente en la actualidad, las funciones de los que están confundidos, superposición, o pertenecen a otra parte del todo.

Le dije: "Eso es suficiente"; pero pensándolo bien no lo es. Tiene que haber alguna agencia para coordinar todos estos órganos de aviación y sus funciones en un responsable, que funcione sin problemas su conjunto; un enlace que unirlos en una sola dirección incompleta. Esta unidad sólo puede ser efectuada a través de un Ministerio de Aeronáutica. Alguien debe estar investido de autoridad para asumir la responsabilidad total, y tiene que ser libre para dedicar todo su tiempo y energía a la misma.

Si nuestra aviación nacional hoy en día está en una escala muy pequeña, no importa. Aviación, militares y civiles, se está expandiendo rápidamente, y no se sabe qué proporción puede llegar a mañana. Si nuestra aviación actual es de proporciones modestas, una modesta Ministerio de Aeronáutica será suficiente si está alerta y capaz de preparar para el futuro. Si tenemos la voluntad, podemos empezar con poco y terminan con mucha; cuando no estamos preparados para el nuevo, tenemos que empezar con poco.

Sostengo entonces, que nuestro cuerpo necesita su propia aviación boquilla directora; la creación de un Ministerio de Aeronáutica. Para entrar en los detalles de una organización central de la aviación no tendría ninguna utilidad práctica aquí. Detalles seguirá cuando la organización central se ha realizado. Debemos planificar y trabajar para este primer lugar. El resto seguirá por su propia voluntad.

Rutas Aéreas

Antes de concluir este estudio debo hacer una pausa un momento sobre el tema de las rutas aéreas, que considero de suma importancia. El avión no tiene necesidad de carreteras en el sentido aceptado de la palabra; todo el espacio es un camino libre durante aviones. El mar es también un camino libre durante los buques; sin embargo, los mejores resultados en la navegación del mar dependen de las preparaciones hechas en tierra. Lo mismo es cierto para la navegación aérea. En teoría un avión necesita sólo un punto de partida y un punto de llegada;

*Comando de 90The El Aire*

pero en la práctica son necesarios preparativos exhaustivos sobre el terreno antes de que un avión puede volar sobre ella. Facilidad y seguridad en el vuelo dependen en gran medida de las preparaciones hechas en la superficie, sobre todo cuando un país es accidentado, roto, de cultivo intensivo, como el nuestro.

Por lo que difícilmente podemos esperar desarrollar una navegación aérea hasta que hemos preparado para las rutas aéreas. Hemos conseguido de alguna manera y sin mucha preparación en la última guerra; la respuesta es que los riesgos de la guerra en sí eran tan grande como para hacer otros riesgos parecen insignificantes. Pero en tiempos de paz todos los riesgos deben ser reducd al mínimo.

Rutas aéreas exigen muy poco: un buen despegue y aterrizaje campos, algunos campos de aterrizaje de emergencia, un sistema de señal efectiva, eficiente mantenimiento y servicio de reparación en los principales centros. Pero eso indispensable "pequeño" se debe hacer. Una red de tuberías de aire se compone de grandes eslabones de unión grandes arterias; y para ser del mayor beneficio para la nación, debe ser de tal naturaleza que pueda facilitar el desarrollo de la aviación civil y la utilización de la aviación militar. Para abrir nuevas rutas aéreas es promover el interés nacional.

Provisión para el establecimiento de líneas de aire es el interés del Estado en su conjunto, y por lo tanto es un deber del Estado. La forma de nuestro país muestra claramente las rutas que nuestras principales líneas de aire deben tomar: dos a lo largo de la costa y en el valle del Po, a la que todas las líneas de aire que convergen en el Mediterráneo se pueden conectar. Esta red triangular asumirá rápidamente importancia internacional y cambiar a nuestro país de un obstáculo a un cruce que facilitará las comunicaciones aéreas entre España y sur de Francia y los Estados de los Balcanes, y entre Europa Central, África y Asia. Al mismo tiempo, esta red triangular se presta a los movimientos aéreos estratégicos eventuales, por ejemplo, si se requiere una rápida concentración de las fuerzas aéreas en el valle del Po oa lo largo de los frentes litorales.

Este es el mínimo absoluto sin la cual es inútil en el tránsito en la aeronavegación en nuestro país; y por lo tanto es una de las primeras disposiciones que el Estado debe hacer.

Esto no significa, por supuesto, significa que el Estado debe ser el empresario de la empresa, ya sea el gestor activo de las líneas aéreas. Por el contrario, el Estado simplemente debe animar, ver

*El Comando de El aire* **91**

**lo** que las líneas de aire se crean y ejecutar de manera eficiente. En vista de los resultados dudosos hasta el momento por las empresas controladas por el Estado, la gestión de las líneas de aire indudablemente se atribuya a la empresa privada. Con el tipo adecuado de aeropuertos y otras obras de tierra realizado, con bien dispuesto empresa civil animó y ampliamente subvencionado, con cada función de las fuerzas aéreas militares diferenciados y coordinados bajo las autoridades competentes, con nuevo entusiasmo por la aventura y la aspiración hacia un futuro que no puede fallar, aviación, finalmente estará listo para subir a la libertad de los cielos. Que gran parte de la aviación nos ofrece, que tienen los hombres de genio y valor, un cielo sin nubes, y una tierra abrazada por los mares, donde nació la civilización.

CONCLUSIÓN

Los lectores que han seguido el ritmo de mí hasta ahora ahora deben convencerse de que me he atrevido a mirar hacia el futuro, pero que al hacerlo me he basado mis puntos de vista, no en vanas imaginaciones, pero en la realidad de hoy en día, de los cuales crece la realidad de mañana. No solo eso; También debe haber notado que, aunque veo en la realidad de mañana algo que no puede sino perturbar las mentes más frescas, cuando me he ocupado de los problemas prácticos con el fin de enfatizar lo que hoy se debe hacer presenté ninguna propuesta revolucionaria. En lugar de ello me he limitado a simples propuestas para coordinar e integrar lo que ya existe.

Esta necesidad nos mira a la cara: planificar para aumentar la producción actual; y crear las posibilidades de la mañana en lugar de descansar inerte en el momento presente, que incluso en estos momentos ya ha huido. Si me permite el atrevimiento, tengo certeza matemática que el futuro va a confirmar mi afirmación de que la tarifa por la guerra aérea será el elemento más importante en las guerras del futuro, y que, en consecuencia, no sólo a la importancia de la fuerza aérea independiente aumentará rápidamente, pero la importancia del ejército y la marina disminuirá en proporción. No obstante, bajando a la realidad actual, no he propuesto la constitución de una fuerza aérea dependen In-; Simplemente he propuesto que un organismo competente se creó para estudiar el problema y para amueblar experimental

*Comando de 92The El Aire*

medio. Esta es la propuesta de mínimos que, en el estado actual de la cuestión discutida pregunta-un en todas partes, se podría hacer; y no podemos ignorarlo a menos que deliberadamente elegimos a esconder la cabeza en la arena.

No importa cómo mínimo es mi propuesta, es suficiente para mí porque tengo la certeza matemática que proponga el problema es resolverlo, si no en la letra, sin duda en el espíritu, de las deducciones que he hecho. Si mi largo estudio y la profunda preocupación por el tema me han permitido para inducir a las autoridades a sembrar la buena. semilla, me consideraré ampliamente recompensado. La planta va a florecer y crecer para ser un gigante.

*Roma, 1921*

## PARTE II

*(Añadido en 1926)*

*1*

Cuando se publicó la primera edición de El dominio del aire, 1 pensé que era más prudente no expresar todos mis pensamientos sobre los problemas de la aeronáutica porque no quiero molestar demasiado violentamente las ideas imperantes en la materia. Mi objetivo entonces era simplemente para romper la tierra para la aceptación y ejecución de un programa mínimo que habría constituido un punto de parture de- para seguir avanzando.

En 1921 sólo teníamos una fuerza auxiliar de aire-que difícilmente podría ser llamado a pesar de eso, es decir, algunos medios aéreos destinados a facilitar e integrar las operaciones de tierra y mar. A pesar de los servicios prestados por el brazo de aire durante la guerra, fue muy considerado superfluo, especialmente en los círculos militares. En ese momento, si pocos prestaron atención a las necesidades del ejército y la marina, nadie dio ninguna atención a las necesidades de la fuerza aérea. Siendo este el caso, se trataba en ese momento de llevar a notar el concepto de "dominio del aire," de dar una idea preliminar de su importancia, de súplica a la consideración de los medios mejor adaptados a la conquista de la orden de la aire, de lograr la aceptación o la idea de una fuerza aérea independiente del ejército y la marina.

Este fue un territorio peligroso; y, a pesar del estado de semi-oficial dada a la orden del Aire por su publicación bajo los auspicios del Ministerio de Guerra, ninguno de los altos ejército

1La primera edición contenía sólo la Parte I. Parte H apareció por primera vez en la segunda edición, publicada en 1927.

93

*Comando de 94The El Aire*

y las autoridades de la marina dignaron ocuparse de la cuestión, de la que se conserva completo silencio hasta que la marcha sobre Roma. Luego vino una revolución que realmente provocó pensamiento. Al parecer, las ideas expresadas en la Parte I debe haber parecido dudosa, si no totalmente loco, a menos que la indiferencia surgió de pereza mental congénita general. Pero si no hubiera sacrificado mucho en permitir la retención de la fuerza auxiliar de aire con el fin de propiciar a la diosa de la incomprensión? Tuve. En la segunda parte trató de dejar en claro la importancia esencial de la aviación independiente; pero hice la admisión de que por el momento la fuerza auxiliar de aire debe mantenerse, aunque yo era, y todavía estoy, convencido de que uno es incompatible con la otra. Esta era una debilidad por mi parte, lo reconozco. Pero las cosas que uno debe pasar por hacer prevalecer el sentido común! Por lo demás, cualquiera que lea la Parte I con la atención debe haber entendido perfectamente que consideraba inútil la aviación auxiliar, superflua, dañino.

En el apartado de "fuerza aérea independiente y Aviación auxiliar", después de afirmar la conclusión: "Una defensa nacional adecuada no se puede asegurar, excepto por una fuerza aérea capaz, en caso de guerra, de conquistar el dominio del aire", añadí: "podemos ver claramente cómo es fácil una vez que un bien organizado doblada enemigo a conquistar el dominio del aire que pueda tener, y lo impotente estos medios aéreos auxiliares empleados por el ejército y la marina se, enfrenta a un enemigo de la Fuerza aérea Independiente empeñan en conquista." Esto significa que una fuerza auxiliar de aire no vale nada si no tiene éxito en la conquista del dominio del aire. Ahora, en tiempos de guerra una fuerza auxiliar de aire es despreciable; Sólo que no, pero perjudicial porque sus medios podrían haber sido empleados de forma útil de otra manera. En resumen, como ya he dicho en el capítulo I, "Cualquier esfuerzo, cualquier acción, cualquier recurso desviados de este objetivo esencial (el dominio del aire) hace conquistar el dominio del aire que mucho menos probable; y hace que la derrota en caso de guerra que mucho más probable ". Cualquier desviación de este objetivo esencial es un error.

Lo consideraba un "error" para mantener una fuerza auxiliar de aire, que era incapaz de conquistar el dominio del aire, pero admití su derecho a la existencia a fin de no alterar demasiado violentamente los

*El dominio del aire*

cuyas mentes se encuentran un salto demasiado grande para abolir la fuerza auxiliar de aire, la única fuerza aérea permitido a continuación, y crear una aviación independiente, una innovación que no crecen fuera de la guerra.

A pesar de que reconoció que, yo no quiero hablar de ello entonces, y en el apartado de "Aviación auxiliar" escribí:..." La responsabilidad de la organización de la aviación del ejército y la marina auxiliar recae en el ejército y la marina. no voy a entrar en una discusión de sus méritos aquí ". Anteriormente, en la misma sección que dije que la aviación auxiliar debe ser: "(1) incluidas en los presupuestos del ejército y la marina, respectivamente, y (2) colocados absolutamente bajo el mando directo del ejército o la marina, a partir de su organización y terminando con su empleo ".

Mientras -concedí la aviación auxiliar, que era perfectamente soporte lógico; pero en la toma de la concesión que tenía en mente un objetivo adicional. Pensé que cuando realmente valga la pena la aviación auxiliar había sido organizada y el ejército y la marina obligado a pagar por ella fuera de sus propios presupuestos, y sus autoridades se ha visto obligado serio para estudiar la organización y el empleo de la misma, que vendría automáticamente a la conclusión de que tales aviación auxiliar era inútil, y por lo tanto no sólo superfluo, pero contraria al interés público.

Estas son las razones esenciales por qué no entonces, como ahora, afirman que la única organización aérea cuya existencia se justifica plenamente es la Fuerza Aérea Independiente.

2

Por el término independiente del aire Fuerza-me parece que he dejado claro desde 192 1 -1 no significan ninguna fuerza aérea capaz de llevar a cabo cualquier acción militar que sea, pero una fuerza aérea en condiciones de luchar por la conquista de la orden de la aire. Por el "dominio del aire" expresión no me refiero a la supremacía en el aire ni una preponderancia de los medios aéreos, pero ese estado de cosas en el que nos encontramos capaces de ir en contra de un enemigo que no es capaz de hacer lo mismo. Teniendo en cuenta estas definiciones, la siguiente afirmación es axiomático: El dominio del aire proporciona el que la posee con las ventajas de la protección de todas las propias ter- tierra y mar

*Comando de 96The El Aire*

*ritory de ofensivas aéreas enemigas y al mismo tiempo de someter el territorio del enemigo a sus propias ofensivas.*

En vista de la capacidad de carga y el rango de los aviones modernos y la eficacia de los presentes materiales destructivos, estas ventajas son tales que un país en posesión de las fuerzas aéreas adecuadas puede aplastar el material y la resistencia moral del enemigo; es decir, que el país puede ganar independientemente de cualquier otra circunstancia. Esto no se puede negar; para la resistencia del material y moral del enemigo se destruye por medio de la ofensiva, y ofensivas pueden llevarse a cabo por medio de aviones. La cuestión será uno de delimitar la cantidad y calidad de la ofensiva de aire necesario para destruir la resistencia moral y material del enemigo, pero esto no tiene por qué interesarnos por el momento. Con la condición, "si se poseen las fuerzas aéreas adecuadas," tengo la intención meramente para indicar que la fuerza aérea debe concordar con el objetivo; es decir, debe tener el poder de traer contra el enemigo que la cantidad y la calidad de las ofensivas, que será suficiente para aplastar la resistencia del material y moral del enemigo. Ahora, si el dominio del aire, controlado con una fuerza adecuada de aire, asegura la victoria, independientemente de cualquier otra circunstancia que sea, sigue lógicamente como consecuencia inmediata que la fuerza de aire adaptado para la lucha por el dominio del aire, a saber, una organización independiente Fuerza aérea es el medio adecuado para asegurar la victoria, independientemente de otras circunstancias en las que es capaz de ganar el dominio del aire con fuerzas adecuadas.

Negar esta verdad axiomática, teniendo en cuenta que no se puede negar que los aviones vuelan y explosivos destruyen, es negar la posibilidad de la lucha por el dominio del aire, o para negar la posibilidad de dirigir el aire en el sentido en que utilizo la expresion.

Con el fin de conquistar el dominio del aire, es decir, para impedir que el enemigo volando mientras se mantiene el poder de volar uno mismo- el enemigo debe ser privado de la utilización de todos sus aviones. Por el momento no necesitamos investigar cómo se puede lograr este fin. Es suficiente para mostrar la posibilidad real de lograrlo. Esta posibilidad existe, porque los aviones del enemigo pueden ser destruidos, ya sea en el aire con aviones o en el suelo con ataques aéreos

*El Comando de el Air97*

dirigido contra los lugares de mantenimiento, la concentración, y la producción. Estas acciones dirigidas a la destrucción de los aviones del enemigo serán, por el contrario, provocar acción contraria de represalia del enemigo para evitar la puesta en marcha de este tipo de acciones. Acción y reacción .; por lo tanto, la batalla.

Cuando digo que la Fuerza Aérea Independiente debe ser una fuerza aérea capaz de luchar por el dominio del aire, me refiero a que debe ser en tal forma como para ser capaz de aplastar neutralización del enemigo y destruir sus aviones. Para impedir que el enemigo volador no, por supuesto, significa para evitar incluso la bragueta de volar. En el sentido absoluto, sin duda será casi imposible para destruir todos los medios del enemigo de vuelo. El dominio del aire se obtendrá cuando los aviones del enemigo se reducen a un número insignificante incapaz de desarrollar ninguna acción aérea de real importancia en la guerra en su conjunto. Una flota puede decirse que ha conquistado el dominio del mar, incluso si el enemigo todavía tiene algunos barcos; una fuerza aérea independiente puede decirse que ha conquistado el dominio del aire incluso si el enemigo todavía tiene algunas máquinas voladoras.

Debo pedir indulgencia para vivienda tanto tiempo en mi definición de "el dominio del aire." He hecho esto porque, en general, la expresión se utiliza de manera ambigua. "Comando" del aire a menudo se confunde con la "preponderancia" o "supremacía" en el aire. Pero estos son dos cosas muy diferentes. Quien posea preponderancia o supremacía en el aire será capaz de vencer el comando del aire más fácilmente; pero hasta que no la ha conquistado no posee y que no puede hacer uso de ella.

Durante la última fase de la guerra se decía a menudo que poseía el dominio del aire, cuando todo lo que tenía era preponderancia aérea e incluso descuidado utilizar este preponderancia de conquistar el dominio del aire, tanto es así que a pesar de nuestra preponderancia en el aire que no tienen el dominio del aire, y el enemigo continuamos realizando ataques hasta el día del Armisticio. Algunas personas, especialmente en los últimos tiempos, han descubierto

*Comando de 98The El Aire*

el comando relativa del aire, a saber, el dominio del aire restringido a una zona particular del cielo, de nuevo, naturalmente, confundiendo preponderancia con el comando. Teniendo en cuenta la velocidad y el alcance de acción del brazo de aire, las características que impiden la arriba de corte del cielo en rodajas, tal concepción es defectuoso de hecho. Para ser más fuerte en el aire no significa mandar, porque para comandar medios para ser maestro de y excluye cualquier sugerencia de la comparativa; y si estamos satisfechos de ser más fuerte, estamos satisfechos con una condición potencial que no impedirá un oponente más débil de nosotros heridas.

De esta manera la Fuerza Aérea Independiente se demuestra que es la mejor manera de asegurar la victoria, independientemente de cualquier otra circunstancia que sea, cuando se ha organizado de una manera adecuada para ganar la lucha por el dominio del aire y para explotar el comando con fuerzas adecuadas .

Para llegar a ser el factor esencial en la victoria, la Fuerza Aérea Independiente debe, por tanto, cumplir con dos condiciones:

1. Debe ser capaz de ganar la lucha por el dominio del aire.
2. Debe ser capaz de explotar el dominio del aire, una vez que ha sido conquistado, con fuerzas capaces de moler el material y la resistencia moral del enemigo.

La primera de estas condiciones es esencial, el segundo es integral. Una fuerza aérea que cumple la primera condición única, es decir, uno que es capaz de ganar la lucha por el dominio del aire, pero no es capaz de explotar con fuerzas suficientes para aplastar la resistencia del enemigo, estará en una posición a: (1) prevenir su propio territorio de ser sometida a ofensivas aéreas del enemigo; y (2) la tierra y el mar territorio sujeto de todo el enemigo a offensives- aérea sin que, sin embargo, tener suficiente poder ofensivo para aplastar el material y la resistencia moral del enemigo. En otras palabras, una fuerza aérea independiente que se reúne sólo la primera condición no puede decidir sobre el tema de la guerra, que a su vez depende de otras circunstancias, además de la guerra aérea. Pero una fuerza aérea dependen In- que cumple ambas condiciones,

*El Comando de el Air99*

Cuando una fuerza aérea independiente sólo se reúne la primera condición, la cuestión de la guerra será decidido por la lucha en tierra y mar. En qué situación se puso esta lucha el que conquista el dominio del aire? Evidentemente, una situación muy ventajosa si la Fuerza Aérea conserva el mayor poder después de haber conquistado el dominio del aire, debido a que (1) se han cegado el ejército y la armada del enemigo, mientras que proporciona los ojos con visión de su propio ejército y Armada; y (2) se han conservado la posibilidad de llevar a cabo ofensivas aéreas contra los enemigos-ofensivas que, si no completamente exitosa en el aplastamiento de la resistencia del material y moral, dañarán seriamente y debilitar esa resistencia. Por lo tanto, una fuerza aérea independiente, que sólo se reúne la primera condición, sin embargo, será capaz de desarrollar una acción eficaz para la victoria.

3

la aviación auxiliar se define como la masa de aire que facilita el poder o integra las acciones de tierra y mar, o una masa de poder aéreo delegado para prestar servicios designados para el ejército o la marina y estrictamente limitada a tal fin; por lo tanto, no está diseñado para la conquista del dominio del aire. En consecuencia, la aviación auxiliar puede de ninguna manera influir en la cuestión de la lucha por el mando. Por otra parte, ya que para obtener el comando significa poner al enemigo en una posición en la que ya no es capaz de volar, la

*derrotado se han visto privados incluso de la utilización de la aviación auxiliar.* En otras palabras, la posibilidad de utilizar la aviación auxiliar depende de la cuestión de la lucha por el dominio del aire, una cuestión sobre la que la aviación auxiliar puede tener ninguna influencia en absoluto.

En consecuencia, los medios aéreos reservados para la aviación auxiliares son medios desviados de su propósito esencial, y sin valor si ese objetivo no se persigue. Desde desviar la fuerza de su propósito esencial puede provocar el fracaso de ese propósito, el desvío de medios aéreos para la aviación auxiliar puede llevar a la derrota en la lucha por conquistar el dominio del aire; en consecuencia, la aviación auxiliar se hace inútil.

Considerando, pues, que, si parece vale la pena, habrá

*Comando 100Las de la Aire*

nada impide separar algunos de los aviones de la Fuerza Aérea Independiente utilizar como auxiliares después del comando del aire ha sido conquistado, debemos concluir lógicamente que la aviación auxiliar es inútil, superfluo, dañino. Valor porque incapaz de tomar medidas si no tiene el dominio del aire. Superflua porque una parte de la Fuerza Aérea Independiente puede ser utilizado como auxiliar si el dominio del aire ha sido conquistado. Perjudicial, ya que desvía la energía de su propósito esencial, por lo que resulta más difícil lograr ese propósito.

Para hacer esta afirmación, mientras que la aviación auxiliar es una idea dominante puede parecer atrevida; pero fue aún más audaz decir en 1909:

. . . No menos importante que el dominio del mar será el dominio del aire. ... Las naciones civilizadas se armarán y prepararse para la última guerra; y, como ha sido el caso para el ejército y la marina, y todavía es, una carrera desenfrenada controlada solamente por limitaciones económicas se iniciará en el campo de la fuerza aérea ... Automáticamente, inevitablemente, las fuerzas aéreas harán un ascenso mareos .... La conquista del aire será disputado amargura ... . Aeronáutica, inevitablemente dará lugar a la guerra aérea en su más amplia significación posible .... A partir de ahora tenemos que acostumbrarnos a la idea de la guerra aérea .... A partir de ahora los medios aéreos deben ser gobernados por un concepto similar a los medios en que la guerra de gobierno la tierra y el mar, con la guerra aérea a la vista. .. aviones de guerra deben ser esencialmente capaz de luchar en el aire contra otras armas aéreas, y no simplemente de llevar a cabo este tipo de misiones especiales como la observación, el deber de enlace, y así sucesivamente ... . Además de la solución del problema técnico de medios aéreos, la guerra aérea también implica la solución de muchos problemas de preparación, organización, empleo, etc., de las fuerzas aéreas; y que aboga por la creación, ex novo, de una tercera rama del arte de la guerra, que se ramifican puede definirse con precisión como el arte de la guerra aérea.

... El ejército y la marina deben mirar a los aviones no como auxiliares a ser objeto de un uso en determinadas circunstancias solamente, sino más bien como un tercer hermano, más joven pero no menos importante, en la gran familia de guerreros .... habremos asistido y contribuido a el comienzo de la guerra aérea -. - y desde luego sería extraño si nunca hubiéramos sido conscientes de ello! 2

Sin embargo, estas afirmaciones audaces, la descendencia de la lógica férrea, una lógica férrea basada en hechos, han convertido en mero sentido común, incluso pensamos que su verdadera interioridad aún no se ha entendido.

2 Ver La preparazione de 1909.

*El Comando de el Air101*

Así que me permite esperar que las cosas que dicen hoy puede convertirse algún día en el sentido común, ya que descansan sobre los mismos cimientos.

Vamos a ver este razonamiento por lo siguiente: A y B son dos naciones que tienen la misma cantidad de recursos y las mismas normas de competencia técnica en sus respectivas fuerzas aéreas. Pero, mientras Nación A utiliza todos sus recursos para construir una fuerza aérea independiente capaz de luchar por la conquista del dominio del aire, Nación B divide sus recursos en dos partes, una para crear una fuerza aérea independiente, el otro para crear un auxiliar aviación. Claramente, la Fuerza Aérea de la Nación A será más fuerte que el de la Nación B. Por lo tanto, en caso de guerra, todas las demás cosas son iguales, Nación Un ganará el dominio del aire, y la Nación B no será capaz de utilizar su auxiliar aviación. En otras palabras, B nación será derrotada en la guerra aérea, simplemente porque se desvía parte de sus recursos a partir de una fuerza aérea independiente para establecer la aviación auxiliar, que se convirtió en la causa de su derrota y de ahí en adelante no tenía ningún valor. No obstante lo miramos, la conclusión es la misma: la aviación auxiliar es inútil, superfluo, dañino.

En los aviones de la guerra mundial se emplearon exclusivamente como auxiliares, es cierto. Pero lo que sí muestra esto? Simplemente que el valor del comando del aire no fue apreciado, por lo tanto, no se buscó, y no hay medios diseñados para conquistarla se prepararon. La guerra estalló cuando la aviación todavía estaba en su infancia. Pocos creyeron en él, y que no estaban en el poder. De hecho, ellos fueron considerados como aficionados, fanáticos. Las autoridades militares de las naciones que participan en la guerra no creían en la aviación. Peor aún, la mayor parte de ellos no sabía nada al respecto. Sólo en Alemania había alguna concepción de la guerra aérea; pero afortunadamente Alemania se condujo por el callejón sin salida del Zeppelin y puso su fe en dirigibles en lugar de aviones.

Aviación entró en la guerra más de la tolerancia que de convicción, más en deferencia a la opinión pública, que era más perspicaz de las autoridades de lo técnico-militares en la creencia de que podría ser valiosa. Se dejó a sí mismo y tratado como un servicio secundario en Italia se colocó por un corto tiempo bajo

102 *El dominio del aire*

la Intendencia general! 3 Nadie se fijó en ella hasta las bombas cayeron sobre el cuartel general.

¿Qué utilidad podría este nuevo brazo se someta a bajo tales condiciones? Claramente, para un uso empírico, para objetivos parciales y particulares. En otras palabras, sirve como un auxiliar.

El mérito de todo lo logrado por la aviación en la guerra pertenece a los usuarios, que muestran valor y la iniciativa y logrado cosas a pesar de, a veces en contradicción con las acciones de las autoridades militares. Pero el personal de aviación no podían abarcar todo el campo de la guerra en su totalidad; se tuvo que limitar su visión a los campos estrechos abiertos a ella. Cuando alguien como mí- en 1915 propuse la institución de un nacional de la Fuerza Aérea independiente y en 1917, un aire independiente Allied Force-trató de llamar la atención de las autoridades militares de alto la importancia de los medios aéreos como un brazo separado para ser utilizados en la consecución de los objetivos generales de la guerra, las autoridades militares no se dignó a tomar el asunto en cuestión.

En tales condiciones, una guerra aérea coherente y auténtica no podía, y no, desarrollar. En su lugar podría, y lo hizo, desarrollar acciones aéreas locales, caóticos y desorganizados porque dirigida por instinto más que por la razón.

Debido a que es fácil de ver bien y dejar caer las cosas desde una gran altura, se aceptan de reconocimiento y bombardeo; porque la defensa contra el daño infligido por ellos es necesario, se acepta la persecución. Tras este simple hecho se apoya toda la acción de la aviación en la guerra; no va más allá. Se oponen a las fuerzas aéreas reconocer, bombardean, y persiguen durante toda la guerra. El que gana preponderancia en las reconnoiters aire, bombardea, y persigue más que la inferior una; y la aviación, con seguridad encadenado a las fuerzas de superficie, no los deja, pero limita su acción al servicio directo de esas fuerzas en sus propios campos. No se entiende que este lazo dificulta el brazo de aire, cuyo campo de acción es esencialmente diferente del campo del brazo de superficie; y la idea aún no ha nacido, que puede hacer que la aviación hacer todo lo que puede hacer una vez que la cadena se rompe. A pesar de todo esto, las circunstancias obligaron al reconocimiento del gran valor del brazo de aire. Lo que podría no esta nueva brazo

3 Un servicio similar al de nuestra intendencia Corps.-Tr.

*El Comando de El aire* 103

han logrado en las manos de alguien que realmente lo entendió!

En vista de esta situación, lo que puede la experiencia de la última guerra nos enseñan? Nada; de hecho, menos que nada; para la aviación se utilizó con falta de criterio, y es fácil ver que el buen juicio de sonido no puede surgir de la utilización de un brazo que no se entiende y se abandona a su suerte. El hecho de que en la última guerra de la aviación se utilizó empíricamente, sin principio rector, tenemos que hacer lo mismo en una futura guerra? A mi juicio, decir esto sería aún más audaz que no quiere decir que la aviación auxiliar es inútil, superfluo, dañino.

## 4

He dicho que una fuerza aérea independiente debe cumplir con dos condiciones: (1) la condición, a saber esencial, de poseer la fuerza suficiente para vencer el comando del aire; (2) la condición de integrante, a saber, para mantener esa fuerza tras el dominio del aire que se ha ganado y explotar de una manera tal como para aplastar el material y la resistencia moral del enemigo.

También he demostrado que si el dominio del aire significa, como lo defino, estar en una posición para ir en contra de un enemigo que se le ha impedido hacer lo mismo, a continuación, (1) una fuerza aérea independiente, que tiene éxito en la conquista el dominio del aire, pero no mantiene su fuerza y ​​lo utilizan para aplastar la resistencia del enemigo, no obstante, será capaz de llevar a cabo acciones muy eficaces en el logro de la victoria; y (2) una fuerza aérea independiente que vence el dominio del aire y mantiene la fuerza suficiente para aplastar la resistencia del enemigo será capaz de conseguir la victoria independientemente de lo que ocurre en la superficie.

Estas dos proposiciones son axiomático. Ellos no pueden ser refutadas sin alterar el significado de las expresiones que se dan aquí.

Ahora, para conquistar el dominio del aire, es decir, a poner al enemigo en una posición en la que es incapaz de volar, preservando al mismo tiempo para uno mismo la capacidad para hacerlo, es necesario privar al enemigo de todos sus medios de vuelo ; y esto sólo puede hacerse mediante la destrucción

104 *El dominio del aire*

sus medios y aún así mantener al menos una parte de los propios medios de uno intactas.

Para explotar el dominio del aire de una manera calculada para aplastar el material y la resistencia moral del enemigo, que es necesario tener en disposición de uno después del dominio del aire que se ha ganado un número suficiente de medios aéreos para llevar a cabo ofensivas contra la enemigo lo suficientemente fuerte como para aplastarlo.

Estas dos proposiciones son también axiomático y no pueden ser ambiguo.

fuerzas de vuelo del enemigo se pueden encontrar en el aire o en la superficie, en los centros de mantenimiento, la concentración, la producción, y así sucesivamente; en ambos casos, que sólo pueden ser destruidos por las ofensivas aéreas; y ni las fuerzas de tierra ni mar pueden cooperar o colaborar de cualquier manera en tal destrucción. Los ataques aéreos, que pueden ser lanzados sobre territorio terrestre y marítimo del enemigo después del dominio del aire que se ha ganado, obviamente, pueden ser llevadas a cabo sólo por las fuerzas aéreas; y ni ejército ni marina pueden cooperar de alguna manera en este propósito. Por lo tanto, al considerar la cuestión de la lucha por el dominio del aire y el lanzamiento de las ofensivas de aire, se ve que las fuerzas aéreas asignadas a llevar a cabo esto, a saber, la Fuerza-deben independiente del aire ni pueden depender de ninguna manera sobre la ejército y la marina.

Esto no es en ningún sentido decir que la Fuerza Aérea Independiente no debe coordinar sus acciones con las acciones del ejército y la marina con el fin de alcanzar un objetivo final común. Es simplemente que dicha coordinación debe ser planificada por la autoridad que dirige el uso de todas las fuerzas armadas de la nación. Tampoco significa que la Fuerza Aérea Independiente no debe en ningún caso cooperan directamente con el ejército y la marina para darles asistencia en operaciones especiales, al igual que el ejército y la marina cooperan entre sí. Evidentemente, habrá casos en los que la autoridad a cargo de todas las fuerzas armadas de la nación se considere necesario, una vez que el dominio del aire se ha ganado a poner la fuerza aérea independiente, o una parte designada de la misma, de manera temporal en el servicio de un comandante de tierra o por mar,

Para tener éxito en la destrucción de los medios aéreos del enemigo, uno debe ser capaz

*El Comando de El aire* 105

para superar los obstáculos que el enemigo pondrá en su camino para evitar que la destrucción. En esta lucha tenemos auténtica guerra aérea llevada a su conclusión lógica. De hecho, el que conquista el dominio del aire se encontrará oposición a un enemigo que es incapaz de volar; y no puede haber una guerra aérea contra un enemigo privado de sus medios aéreos. Todas las acciones de una fuerza aérea independiente puede llevar a cabo después de conquistar el dominio del aire necesariamente deben ser dirigidas contra la superficie. Estas acciones tendrán un grande, tal vez un decisivo papel en decidir el tema de la guerra, pero nunca pueden ser clasificadas precisión las acciones de guerra aérea. Por lo tanto, la lucha por la conquista y del dominio del aire constituyen el objeto único de la guerra aérea, que la Fuerza Aérea Independiente debe establecer por sí mismo.

Privar al enemigo de sus medios de volar, deben ser destruidos dondequiera que se encuentren, en el aire o en la superficie. Por lo tanto, si una fuerza aérea independiente es ser igual a la tarea de conquistar el dominio del aire, debe ser capaz de llevar a cabo acciones destructivas ya sea en el aire o en la superficie. Una fuerza aérea no puede destruir a otro en el aire, excepto por el combate que es aérea, al someter al enemigo a una potencia de fuego más eficaz de lo que puede emplear. En otras palabras, la acción destructiva en el aire puede ser llevada a cabo únicamente por medios adaptados para el combate aéreo, que por simplicidad que he llamado "medios de combate." Para destruir una fuerza aérea en la superficie, esa superficie se debe atacar con potencia destructora, que, en general, sólo puede realizarse mediante el bombardeo. De ello se desprende que el enemigo' s fuerzas que se encuentran en la superficie pueden ser destruidos solamente por medio de los bombardeos. De esta manera la Fuerza Aérea independiente debe poseer dos aviones de combate y bombarderos. Por lo tanto, por una ruta diferente, alcanzo las mismas conclusiones que expresé en la Parte I.

¿Puede cualquiera de estos dos tipos de fuerzas se respete a en una fuerza aérea independiente? Mi respuesta es, en absoluto, por estas razones:

1. Una fuerza aérea independiente compuesta por aviones de combate solo -es decir, fuerzas que sólo son capaces de llevar a cabo acciones destructivas contra aviones enemigos en el aire podrían ser puestos en la posición de fracasar en su acción cuando el enemigo se evita un encuentro-

*Comando de 106The El Aire*

algo que puede hacer simplemente al descender a la superficie, apenas se observa por la Fuerza Aérea de oposición. Una fuerza aérea independiente compuesta de aviones de combate solo, incluso si tenía superioridad en estos medios, terminaría por agotarse en las acciones dirigidas a fútiles espacio vacío. Siempre que se opone a una fuerza aérea inferior en aviones de combate, pero dotado de bombarderos, tendría grandes dificultades para lograr incluso el objetivo negativo de la salvaguardia de su propio territorio de los ataques aéreos enemigos, porque el enemigo, tomando ventaja de la rapidez con la que el aire ataques pueden llevarse a cabo, podría rehuir el combate y tratar un ataque por sorpresa. Por lo tanto, una fuerza aérea independiente compuesta por aviones de combate por sí sola no es una verdadera fuerza aérea independiente, ya que no está en condiciones de luchar por el dominio del aire,

1. Una fuerza aérea independiente proporciona únicamente con bombarderos no podría funcionar, excepto por evadir encuentros de aire y haciendo ataques por sorpresa, y podría no ofrecer resistencia a la voluntad del enemigo.

La Fuerza Aérea Independiente en posesión de los dos aviones de combate y bombarderos podría viajar impunemente en el cielo del enemigo y no lanzar ofensivas contra el suelo.

La falta de aviones de combate, por tanto, es el menor de los dos males; a pesar de que una fuerza aérea proporcionada únicamente con bombarderos no es una fuerza aérea independiente en absoluto, simplemente los inicios de uno.

En consecuencia, debe haber dos aviones de combate y bombarderos en una fuerza aérea independiente. ¿En qué proporción? Para una fuerza aérea independiente para maniobrar libremente y estar en condiciones de imponer su voluntad sobre el enemigo, debe ser capaz de viajar a los puntos designados en el cielo del enemigo, a pesar de la oposición del enemigo. Es decir, que debe ponerse en una posición para superar la oposición del enemigo, una oposición manifiesta en la acción de medios de combate del adversario. Para estar en condiciones de ganar, todos en igualdad de condiciones, uno debe ser más fuerte en el campo de batalla. Por lo tanto, los medios de combate deben tienden a ser más fuertes que las del enemigo. En cuanto a los terroristas, es obviamente deseable tener el mayor número posible, ya que, cualesquiera que sean las circunstancias, siempre es oportuno para lanzar ofensivas importantes. Por lo tanto,

*El Comando de El aire* 107

no puede haber ningún conjunto proporción de aviones de combate y bombarderos, ya que ambos dependerá de diversas circunstancias independientes.

Por estas razones se puede decir de la composición de una fuerza aérea independiente sólo que (1) las fuerzas de combate debe aspirar a ser más fuerte que al igual que las fuerzas del enemigo; y (2) un medio de bombardeo deben esforzarse por alcanzar un máximo de energía para producir los mayores efectos, recordando siempre que una fuerza aérea independiente no puede prescindir de cualquier tipo de avión y debe a toda costa evitar que se está quedado sin uno o el otro.

En relación a lo que se ha dicho, supongamos que tenemos una fuerza aérea independiente que dispone (1) un poder de combate superior a la del enemigo y (2) un poder de bombardeo de capacidad limitada para la ofensiva. Con una fuerza tan Aire podemos volar en cualquier parte del cielo del enemigo, por encima de cualquier objetivo de nuestra elección, que viaja rápidamente por la ruta más favorable para nosotros, ya que (1) de la Fuerza Aérea Independiente del enemigo no tratará de oponerse, por lo que tenemos un camino libre, o (2) el enemigo tratará de ofrecer resistencia, pero no podrá ponerse en contacto con nosotros, así que tenemos una trayectoria libre, o (3) el enemigo va a ofrecer una resistencia con una fuerza de combate inferior, que nos sitúa de este modo en una posición para superarlo, por lo que tenemos un camino libre.

En consecuencia, en el primer y segundo casos estaremos en condiciones de operar contra la superficie con la impunidad, infligir daños al enemigo en proporción a nuestro poder bombardeo. En el tercer caso, vamos a hacer que el enemigo sufre una derrota aérea, después de lo cual vamos a estar en una posición para infligir daño sobre la superficie en proporción a nuestro poder bombardeo.

Si hemos elegido como nuestro objetivo medio del enemigo de volar -centros de mantenimiento, la concentración, la producción, y así sucesivamente -en cualquiera de los tres casos habremos infligido daños que se traducirá en una disminución de su potencialidad de aire. Por lo tanto, cada vez que nuestra Fuerza Aérea Independiente ataca objetivos de la superficie del enemigo directamente, sea lo que puede hacer, que disminuirá su potencialidad aire. La reducción de la potencialidad de aire del enemigo a cero, o conquistar el dominio del aire, se efectuará tan rápidamente como nuestra Fuerza Aérea puede operar intensamente, puede poseer los mayores medios de destrucción de la superficie, y puede recoger sus objetivos con cuidado.

108 *El dominio del aire*

¿Qué acción podría Fuerza Aérea Independiente del enemigo traer contra esta acción de la nuestra? Va a tratar de oponerse a ella directamente? Obviamente no, porque o bien no tendrá éxito en ponerse en contacto con nosotros y por lo tanto operar en el espacio vacío o tener éxito en ponerse en contacto con nosotros y ser derrotado. Va a tratar de evitar el combate y golpear a su vez contra nuestro territorio? Claramente, esto es lo que debe hacer, porque sólo cuando tiene éxito en evitar que el combate puede golpear contra nosotros de una manera que puede obligar a una disminución de nuestra potencialidad de aire.

La batalla por el dominio del aire entre dos fuerzas aéreas independientes de

diferentes poderes de combate mostrarán las siguientes características:

1. La Fuerza Aérea tiene el mayor poder de combate, al no estar encadenado por la acción del enemigo, por lo tanto, en condiciones de imponer su voluntad, operará con plena libertad de maniobra, la elección de aquellos objetivos que considere más útil para su propósito.
2. La Fuerza Aérea más débil en poder de combate va a tratar de evitar el combate y destruir los objetivos que considera más útil para su propósito.

Es decir, las acciones de las dos fuerzas aéreas serán similares, pero la lucha se caracterizará por la preocupación de la Fuerza Aérea con el mantenimiento más débil en la acción. Digamos que durante esa lucha la Fuerza Aérea más débil tiene éxito en mantener en la acción, es decir, para evitar la batalla. En este caso, todas las acciones de cualquiera de las fuerzas aéreas disminuirá la potencialidad de aire del enemigo, y que la Fuerza Aérea, que primero inflige daño acumulado suficiente para acabar con la potencialidad del otro aire será conquistar el dominio del aire. Por lo tanto, si la Fuerza Aérea más fuerte debe funcionar tan intensamente como sea posible, debe emplear el mayor poder destructivo posible contra la superficie, y debe elegir los objetivos que tendrán el mayor efecto en la disminución de la potencialidad de aire del enemigo,

De aquí podemos sacar estas conclusiones de interés práctico

1. Inmediatamente después de la apertura de las hostilidades, guerra aérea debe llevarse a cabo con la mayor intensidad posible. La Fuerza Aérea Independiente debe estar siempre listo para la acción, y una vez que se inicia la acción, debe estar listo para seguir adelante sin

*El Comando de El aire* 109

deje hasta que se haya vencido el dominio del aire. Teniendo en cuenta la magnitud de las ofensivas, que puede desarrollar la fuerza aérea independiente y la intensidad con que se van a llevar a cabo, no es posible esperar que los nuevos aviones que no están preparadas en la apertura de las hostilidades pueden tener algún peso en esfera de la guerra, que es decir, en la conquista del dominio del aire. En otras palabras, la guerra será decidido por el aire significa listo para entrar en acción en la apertura de las hostilidades. Los preparados más adelante en el mejor de usarse para explotar el dominio del aire después de que ha sido conquistado.

1. Si la elección de los objetivos es de gran importancia para un lado, la forma en que esos objetivos se disponen en el territorio de uno y cómo se presentan al enemigo es de igual importancia. Es decir, la ubicación de la potencialidad de una nación debería colocarse como para que sea difícil para el enemigo para destruirlos. Se puede ver fácilmente que si los aviones, la sangre vital de la Fuerza Aérea Independiente, se concentran en unos pocos centros a lo largo de la frontera, el enemigo tendrá un tiempo fácil de destruirlos.
2. El tema de la guerra aérea, por supuesto, dependerá de las fuerzas que se oponen entre sí, pero en particular, dependerá de cómo se las fuerzas empleadas, es decir, sobre el genio de los comandantes, sus decisiones rápidas y una acción rápida, el conocimiento exacto de los recursos aéreos del enemigo.

En los párrafos anteriores se concluye definitivamente que la guerra aérea debe estar entre dos fuerzas aéreas independientes relacionadas exclusivamente con la infligir el mayor daño posible al enemigo sin dar atención a dañar el enemigo puede infligir a su vez. Esta concepción de la guerra, que se ha explicado en la Parte I, consiste en resignarse a presentar a los ataques enemigos con el fin de utilizar todos los medios posibles para el lanzamiento de las mayores ofensivas contra el enemigo. Es difícil para esta idea de penetrar en la mente de las personas, porque se aparta de la concepción de la guerra en general prevaleciente en el pasado. Estamos acostumbrados a ver a la ofensiva y el aspecto defensivo en cada batalla, y no podemos entender la idea de una batalla que es todo lo ofensivo, sin aspecto defensivo. Sin embargo, la guerra aérea debe ser exactamente esto y nada más,

110 *El dominio del aire*

y completamente inadecuado para la defensiva. El hecho es el siguiente: con el brazo de aire es fácil de lograr, pero no a Parry.

Tomemos ahora el caso más favorable, la de una nación cuya fuerza aérea independiente es mucho más fuerte en aviones de combate que el del enemigo. Puede esto Fuerza Aérea defender la nación de la Fuerza Aérea del enemigo? Dos métodos de defensa se ofrecen. Una es ir en busca del enemigo; el otro es de esperar y atacar a él cuando aparece. ¿Puede una fuerza aérea independiente ir en busca del enemigo? Por supuesto que puede; pero no puede encontrarlo, o si lo hace, puede no ser capaz de dar la batalla y así no encontrará ninguna oportunidad de atacar, sobre todo si se está evitando deliberadamente batalla. Ahora, cada vez que una fuerza aérea va en busca de una fuerza enemiga y no encuentra oportunidad de atacar, de que la Fuerza Aérea está empujando el espacio vacío, es agotador en sí que no tiene fin, y causa ningún daño al enemigo; pero la Fuerza Aérea del enemigo, que ha logrado evadir el ataque, puede infligir daños indirectos. Por lo que este primer método de defensa es ilusoria; no es más que el deporte para el enemigo.

Se puede decir que nada impide la Fuerza Aérea, que sale en busca del enemigo del de infligir algún daño con sus atacantes. Eso es verdad. Pero en este caso la Fuerza Aérea no tiene la libre elección de objetivos, ya que estos son secundarios a su propósito principal y depende de estar situado en el punto particular ocurrido en la búsqueda de la fuerza aérea enemiga.

¿Puede una mentira de la Fuerza Aérea en la espera para el enemigo y atacar a él cuando llega? Ciertamente se puede. Pero ¿cuáles son las posibilidades de que la obtención de su objetivo? Si la fuerza aérea enemiga viene en masa, como debe ser para tener alguna posibilidad de ganar, la primera fuerza aérea primer concentrado debe necesariamente en masa. Puede cualquier fuerza aérea independiente, sobre todo si se piensa que es el más fuerte, de forma pasiva espera de la conveniencia del enemigo, somete a su iniciativa, sin la seguridad de volver a él y con la probabilidad de ser obligado a soportar su ataque sin ser capaz de tomar represalias en contacto? Ciertamente no. Por lo que este segundo método de defensa es ilusorio, no es más que el deporte para el enemigo.

Por lo tanto, debemos concluir que sólo hay una actitud a adoptar en esfera de la guerra, a saber, una ofensiva intensa y violenta,

*El Comando de El aire* 111

incluso con el riesgo de padecer lo mismo del enemigo. El único método eficaz de defender el territorio propio de una ofensiva por aire es destruir el poder aéreo del enemigo con la mayor rapidez posible.

Cualquier medio de defensa contra una acción aérea enemiga fallarán, y por lo tanto beneficia al enemigo. Esta declaración se aplica en general, así como a la acción específica de la Fuerza Aérea ya examinada. La intención es oponerse ofensivas aéreas con defensas aéreas formadas por grupos de aviones, y con defensas antiaéreas que emplean brazos de superficie. Para ser eficaz, la defensa aérea de un centro debe aplastar la acción del enemigo, ya que su finalidad es impedir una ofensiva contra ese centro. Eso significa que la defensa aérea de un centro debe enfrentar al enemigo con una fuerza de combate, al menos, igual a la suya. Ahora, si el enemigo opera según las reglas de sonido de la guerra, que operará en masa. Para ser eficaz, la defensa aérea de un centro debe tener a su disposición una serie de aviones de combate igual al número de aviones de combate del enemigo en masa.

Pero dado que el brazo de aire tiene un largo rango de acción, lo que potencialmente una fuerza aérea independiente puede amenazar a otros centros. Y puesto que las ofensivas de aire se llevan a cabo muy rápidamente, con el fin de defender con éxito todos los centros potencialmente amenazadas, sería necesario fuerzas aéreas de estaciones en distintas partes del territorio atacado, y cada una de estas fuerzas tendría que ser iguales en poder de combate a el poder de combate de masas del enemigo. Además de eso, sería necesario establecer una complicada red de comunicaciones y mantener todas las fuerzas de aire en constante disposición para la acción.

Repito, el brazo de aire es tan esencialmente carácter ofensivo que para usar que la defensiva condena al absurdo de ser más fuerte que el atacante y sin embargo estar obligados a mantener esta fuerza aérea preponderante completamente inactivo, porque no puede perseguir ningún objetivo positivo y por tanto, a merced de la iniciativa del enemigo.

Incluso admitiendo que las fuerzas aéreas defensivas siempre podían llegar a tiempo para ser de alguna utilidad, sería aconsejable utilizar las fuerzas aéreas de esta manera? Evidentemente no, porque esto significaría una dispersión extremadamente peligroso de fuerzas. Sin lugar a dudas, uno en su lugar debe

112 *El dominio del aire*

utilizar todos los recursos posibles para fortalecer a la propia Fuerza Aérea Independiente suma del uno, porque cuanto más fuerte la Fuerza Aérea, el más fácil y rápidamente que estará en una posición para conquistar el dominio del aire, la única manera eficaz de proteger el propio territorio de ofensivas aéreas enemigas.

Para ser eficaz, una defensa antiaérea de un centro debe ser capaz de impedir la ejecución de una ofensiva aérea contra el centro. El radio de acción del brazo antiaérea es muy limitada, por lo tanto no tendría que ser un suministro adecuado de cañones antiaéreos para la protección de cada centro. Por lo tanto, a ser de alguna utilidad, defensa antiaérea requeriría una enorme cantidad de equipos repartidos en toda la superficie.

Por otro lado, los cañones antiaéreos pueden ser fácilmente neutralizados por la acción del aire, por los ataques a baja altitud o envoltura en nubes de humo, y así sucesivamente, de modo que la réplica eficaz no podría hacerse. Ciertamente, si se emplean los recursos utilizados para la defensa antiaérea para fortalecer la fuerza aérea independiente en la misma medida, las recompensas serían mucho mayores, porque el único método válido para la defensa del territorio de uno está conquistando el dominio del aire. Por lo tanto, no debe haber ninguna defensa aérea y de defensa antiaérea. La superficie se defiende desde el aire al igual que las costas se defienden del mar-mediante la obtención de comandos. Nadie pensaría de dispersión barcos y cañones a lo largo de la costa con el fin de defenderse de bombardeo. Las ciudades de la costa se dejan abiertas y su defensa confiaron indirectamente a la flota.

Por lo tanto, todos los recursos posibles deben ser usados ​​para fortalecer la fuerza aérea independiente para que pueda operar y defenderse a sí mismo en el aire únicamente por medio de ofensivas intensas y violentas. Insto a mis lectores a pensar acerca de esta declaración, que es fundamental y no admite excepciones, implicaciones, o reservas, ya que debe ser la base para la formación y el uso de nuestro poder aéreo.

Para llegar a esta conclusión ha sido suficiente para considerar la guerra aérea en sus características generales, o en las características esenciales del propio avión en todo el radio de acción, gran velocidad, capacidad de luchar en el aire, la energía para llevar a cabo una ofensiva contra el superficie sin entrar en detalles técnicos. por lo tanto, el

*El Comando de El aire* 113

conclusión misma es de naturaleza general y no depende de los detalles técnicos que pueden alterar las características esenciales de los aviones a disposición de uno, el futuro de perfeccionar a los que no puede dejar de añadir peso a la conclusión aquí. Prueba de esta conclusión puede ser fácilmente obtained- simplemente contrastar cualquier otra concepción del poder aire con una fuerza aérea independiente concebido y funciona de acuerdo con mis ideas.

Imaginemos un encuentro entre una fuerza aérea independiente tal y una fuerza aérea organizada de acuerdo a las ideas prevalecientes, los recursos para la construcción de ellos es igual en ambos casos.

Está claro que la Fuerza Aérea Independiente, después de haber utilizado todos los recursos a su disposición para la construcción de combate y bombardeo de aviones, será capaz de emplear una fuerza de combate superior a la de la otra fuerza aérea, ya que este último se han subdividido sus recursos para proporcionar una variedad de aviones diseñados para usos especiales, en general, con exclusión de combate. Por la misma razón la Fuerza Aérea Independiente será superior en bombarderos.

En estas circunstancias, la Fuerza Aérea Independiente inmediatamente tomará la iniciativa y llevar a cabo su objetivo intensamente y sin interrupción, por medio de una sucesión de ofensivas contra la superficie ejecutada con la masa de sus fuerzas, sin prestar atención al contacto con el enemigo y por lo que ni la búsqueda para él ni evadir. Contra esta acción la otra fuerza aérea no podría tomar represalias directamente, excepto mediante la confrontación de la Fuerza Aérea independiente con sus aviones de caza, que, si llegan a enfrentarse, será igual; e indirectamente mediante el uso de sus atacantes, que, inferiores a las de la Fuerza Aérea Independiente de poder ofensivo, llevará a cabo sus operaciones de una manera calculada para evitar el combate. Al no estar adaptado para las operaciones de combate y bombardeo, toda esta masa de auxiliares no puede influir de manera efectiva el problema de la lucha por el dominio del aire.

Por lo tanto, en igualdad de circunstancias, el dominio del aire ciertamente será conquistado por la fuerza aérea independiente. Nada puede oponerse a una fuerza aérea independiente constituida de acuerdo con mis ideas, excepto sólo otro Fuerza Aérea Independiente tales. Cualquier otra forma de la fuerza aérea, cualquier otra norma de acción, resultará

*Comando de 114The El Aire*

en un uso indebido de la fuerza aérea. Desafío a cualquiera a demostrar lo contrario.

## 5

Todas las conclusiones que he expuesto se han hecho simplemente para establecer que (1) las fuerzas de combate deben ser adecuados para combatir en el aire y (2) los terroristas deben ser adecuados para las ofensivas contra la superficie. Ahora podemos pasar a las ideas más concretas de lo que deberían ser las características de combate o bombardeo electrónico que deben poseer los medios aéreos de una fuerza aérea independiente.

## Medios de combate

Una batalla aérea se lucha por la acción del fuego entre los aviones de combate. La aptitud de un avión de combate aéreo está determinado por su poder de ataque y defensa. En combate aéreo un avión de guerra puede ser atacado por el fuego enemigo desde cualquier dirección. Por lo tanto, debe ser capaz de devolver este fuego; y, en igualdad de condiciones, la ventaja radica en el plano que es más fuertemente armada y tiene mayor poder de fuego de su adversario. Para soportar mejor el fuego enemigo, es necesaria la mayor medida de autoprotección. Por lo tanto, en igualdad de circunstancias, la ventaja reside en el plano que está más fuertemente blindados.

Obviamente, en un combate aéreo es una ventaja tener una mayor velocidad y maniobrabilidad que el adversario, que permite una para enganchar o rechazar batalla en la propia discreción; o, una vez activado, para cortar la corta batalla. Una vez más, en igualdad de circunstancias, la ventaja radica en el avión más rápido y más fácil de manejar.

En fin, en igualdad de circunstancias, el avión con el mayor radio de acción tendrá la ventaja, ya que puede llevar a la acción más profundamente en territorio enemigo.

Por lo tanto, un avión de guerra debe poseer para el máximo grado compatible con exigencias técnicas, las siguientes cuatro características: armamento, protección de la armadura, la velocidad y el radio de acción.

Estas características son reducibles a términos de peso físico, la suma total está determinada por la estructura aerodinámica del avión, subdividido para armonizar con estas cuatro características.

*El Comando de El aire* 115

El problema en este caso es análogo al problema presentado por los buques de guerra. Tampoco podía ser de otra manera, teniendo en cuenta la similitud de propósito. Hay, sin embargo, otras consideraciones que deben tenerse en cuenta en este caso.

*Armamento:* Los aviones de combate de la Fuerza Aérea Independiente no están diseñados para luchar solo, pero en formación. Por consiguiente, deben ser agrupados en unidades de combate capaz de luchar juntos; y en este se encuentra la base de sus tácticas. Por lo tanto la intensidad máxima de fuego se quiere, no tanto en el plano único, pero esencialmente en la unidad de combate como un todo, la formación de los cuales puede ser modificado de acuerdo con la dirección del ataque por el enemigo o la dirección de la intención ataque contra el enemigo. Por lo tanto el problema armamento refiere tanto al plano individual y la formación de la unidad, si el énfasis en el avión o énfasis en la formación como un todo es el factor decisivo.

En poder de fuego, del mismo modo, no es el plano individual que importa tanto, pero la unidad de combate, una unidad que debe ser considerado indivisible. Aquí, también, el énfasis debe estar en la formación, en lugar de en el plano individual, que debe integrar de la mejor manera posible el poder de fuego de los aviones individuales. Pero en cualquier caso, podemos ver que, aunque es deseable que cada plano que tiene un poder potencial de incendio por encima del mínimo, no hay que exagerar la importancia de tal poder de fuego, porque parecería que, como entre dos unidades de combate de poder de fuego iguales, la unidad que obtiene su energía por la posesión de más aviones está en mejores condiciones para llevar a cabo una acción más envolvente. Sólo la experiencia puede decidir esto, a efectos prácticos, sin embargo.

*Protección Armadura:* El propósito de la protección de la armadura es conservar el poder del arma mediante la reducción de su vulnerabilidad. Obviamente, como entre dos aviones con el mismo armamento, el que tiene la mejor protección de la armadura tiene el doble de la capacidad ofensiva del otro, ya que puede mantener su poder ofensivo el doble de tiempo en la misma acción, o el doble de su potencia para el mismo período de acción. Esta característica de protección no sólo tiene un material, sino un valor moral, y por lo tanto es erróneo pensar que el peso utilizado para la protección de la armadura es siempre una pérdida de

116 *El dominio del aire*

alimentación y el material, a pesar de que puede existir a expensas de armamento en sí. El problema de la protección de la armadura tiene que ver con el plano individual, no con la formación en su conjunto. Sin embargo, es obvio que el peso físico total de protección de la armadura crece relativamente menos medida que se reduce el número de planos, a pesar de la formación en su conjunto mantiene su capacidad ofensiva total de inalterada.

*Velocidad:* Aunque velocidad superior es sin duda una ventaja en la batalla, no es menos cierto, como he demostrado plenamente, de que una fuerza aérea independiente no buscará un encuentro ni forzar una batalla. velocidad superior tiene por lo tanto sólo una importancia relativa para una fuerza aérea independiente más débil en evitar una batalla aérea. Por lo tanto, no es aconsejable para exaltar la velocidad a expensas de las otras tres características.

*Radio de acción:* Las posibles acciones ofensivas contra el territorio enemigo más o menos dependen del radio de acción de los aviones. Por lo tanto, hay un radio de acción, dependiendo de la distancia operativa necesaria para alcanzar los objetivos del enemigo, por debajo del cual una fuerza aérea independiente pierde su valor. Naturalmente, el radio de acción debe ser el máximo siempre que sea posible.

## MEDIOS DE BOMBARDEO

La función de bombardear aviones es integral con la acción de aviones de combate, que están encargados de limpiar el aire de obstáculos enemigas. Por lo tanto, sus características deben cumplir las siguientes condiciones:

*Radio de acción: Igualdad* a la de los aviones de combate.

*Velocidad:* Igual a la de los aviones de combate.

*Protección Armadura:* Si se considera necesaria protección de la armadura de un avión de combate, no hay ninguna razón por la que no debería ser igualmente necesarios para bombarderos. Por lo tanto, la armadura de protección igual a la de los aviones de combate.

*Armamento:* En esencia, el armamento de un atacante debe consistir en bombas con las que atacar la superficie. Pero por el bien de la moral de la tripulación, sin avión de combate, que puede ser atacado en el aire, debe estar completamente desarmados, Todos los caracte-

*El Comando de El aire* 117

ticas, excepto armamento serán los mismos para los dos aviones de combate y bombardeo. La diferencia entre los dos tipos de avión reside en la diferencia en la distribución de peso para el armamento en el avión de combate y de bomba de carga en el bombardero.

## battleplane

De este hecho surge la concepción de un avión adecuado tanto para el combate y bombardeo, que por simplicidad que llamaré "battleplane." Este tipo de avión debe tener el radio de acción, la velocidad y protección de la armadura como se describe; pero debe tener suficiente armamento tanto para el combate aéreo y de ofensivas contra la superficie. Si, después de satisfacer las otras tres características, se denota por la letra W del resto del peso a nuestra disposición para el armamento, que consiste en armas de fuego, municiones, y el equipo, y si una fuerza aérea independiente Consta de aviones de combate, C, y el bombardeo aviones, B, su fuerza de combate serán CW y su fuerza de bombardeo B (Ww), w es el peso tomado por armamento defensivo en los aviones de bombardeo. Pero si la Fuerza Aérea Independiente consiste enteramente en battleplanes, el número de aviones será C + B, y el peso permitido para el armamento de combate será W (C + B), o CW + BW. Ahora bien, si los dos tipos de armas por el combate aéreo y para la superficie de ataque-se distribuyen proporcionalmente en cada plano, el valor total del armamento que se puede utilizar contra la superficie es BW. En otras palabras, esta fuerza aérea independiente sería idéntica a la otra en poder de combate; pero en una acción ofensiva contra la superficie sería ligeramente superiores debido a la falta de armamento defensivo.

A este respecto, debemos hacer otra observación. Si el número total de aviones en una fuerza aérea independiente se divide entre el combate y bombardeo de los aviones, en el caso de un encuentro con un enemigo de la acción será no simultánea, pero en momentos diferentes. Primero vendrá una batalla aérea para superar la oposición enemiga, a continuación, después de la acción de bombardeo contra objetivos de superficie. Así, sólo aviones de combate pueden tomar parte en la primera fase de la acción y sólo bombarderos en el segundo. Similar,

118 *El dominio del aire*

sólo ametralladoristas serán capaces de operar en la primera fase, y sólo bombarderos en el segundo.

Pero si, en cambio, la Fuerza Aérea Independiente consiste enteramente en battleplanes, el mismo personal podrían emplear todo el armamento de los aviones de combate aéreo en la primera fase de la acción, entonces golpear contra objetivos en tierra en la segunda fase. Esto significa que el mismo equipo puede funcionar tanto como ametralladoras y bombarderos, utilizando así el peso ahorrado en el personal para aumentar la potencia de fuego de la Fuerza Aérea Independiente en su conjunto.

Por otra parte, una fuerza aérea independiente compuesta de bombardeos y de combate aviones tendrán que luchar, en el caso de un encuentro con el enemigo, y sólo una parte alícuota de sus aviones y sin libertad de acción, porque este número tendrá que dedicarse a la protección de los aviones de bombardeo durante el compromiso. Si la Fuerza Aérea se compone en su totalidad de battleplanes, todos los aviones podrían participar en el compromiso, con plena libertad de acción. Por lo tanto, desde todo punto de vista, es mejor que el grueso de una fuerza aérea independiente esté constituida total de battleplanes diseñado para el combate aéreo y por bombardear ofensivas en contra de la surface.4

Podemos ir aún más lejos en este sentido. Como cuestión de hecho, sería mejor si estas características, o al menos algunos de ellos, eran elástica. Por ejemplo, desde el radio de acción, la protección de la armadura, y el armamento puede ser traducido en la capacidad de carga, y puesto que la suma total del peso de estos en un plano dado es constante, el peso de cualquiera de ellos se puede aumentar a expensas de cualquiera o todos los demás. Ahora bien, puede ser conveniente hacerlo a causa de la utilización prevista. En consecuencia, sería muy útil disponer de estos detalles en la construcción de battleplanes permiten de fácil alteración de estas características.

Si una fuerza aérea independiente realizó una operación dentro de un radio corto de acción, es obvio que sería más útil para disminuir el peso de la carga de combustible y aumentar el armamento de una cantidad correspondiente. Por el contrario, si la acción está muy lejos de las bases, sería más útil para disminuir la protección de la armadura y

4 Si esta interpretación del pensamiento de Douhet es correcta, el plano que está describiendo se asemeja a nuestros modernos fortalezas volantes, pero es mucho más powerful.-Tr.

*El Comando de El aire* 119

tal vez incluso el armamento. Una vez que se ha conquistado el dominio del aire, no habría, por supuesto, ya ninguna necesidad de una fuerza aérea independiente para participar en la batalla aérea, de modo que ya no habría ninguna necesidad de protección de la armadura pesada y el armamento aéreo defensivo. Por tanto, la construcción de un battleplane debe ser tal como para permitir el ajuste listo o sustitución de estas dos características de peso para aumentar el radio de la plano de la acción o su sorprendente poder contra blancos de superficie. siendo igual todo, es mejor para un battleplane a ser elástico en sus características.

Hemos determinado todas las características básicas de la batalla de plano lo que debería hacer la masa de nuestra Fuerza Aérea Independiente. El problema para los técnicos de la izquierda y los constructores es producir el plano que mejor se adapta a las condiciones deseadas dentro de los límites de la viabilidad. Dicho avión debe ser sin duda un tipo pesado, multimotored y de velocidad media si se trata de llenar todos los requisitos. Desde la Fuerza Aérea Independiente tendrá que operar en la masa de la tierra y el mar, el battleplane debe ser un anfibio. Si no es posible realizar este tipo de avión en la actualidad, la Fuerza Aérea Independiente tendrá que provenir en parte de hidroaviones y en parte de los aviones terrestres, tanto para tener características idénticas. El presente estado de la técnica permite la realización de un avión que cumplir con estos requisitos, hasta cierto grado,

Hemos sido capaces de determinar a través de la deducción de las características de un battleplane debe tener-el único tipo de avión que debería compensar la masa de operación de una-la Fuerza único organismo independiente del aire necesario, porque basta por sí solo, para librar la guerra aérea.

Pero una fuerza aérea independiente debe mantener un servicio de información eficiente para evitar ser sorprendido por el enemigo, por lo que debe estar provisto de medios de reconocimiento. Antes de continuar más allá hay que definir "de reconocimiento", un término que se presta fácilmente a la ambigüedad. Reconocimiento es obviamente una operación de guerra emprendida por el propio provecho y en contra de la

*Comando de 120The El Aire*

los intereses del enemigo; y por lo tanto, al igual que todas las operaciones de guerra, está sujeto a la acción contraria enemigo. Para llevar a cabo este tipo de operación con éxito, es necesario en primer lugar para estar en una posición para vencer o burlar neutralización del enemigo. Eso es válido en tierra o en el mar o en el aire. Por ejemplo, la caballería puede reconocer contra el enemigo, ya sea mediante el empleo de grandes masas de tropas de caballería capaces de atravesar las líneas enemigas para ver lo que pasa detrás de ellos, o mediante el uso de patrullas pequeñas, bien montados que pueden evitar el contacto con el enemigo y deslizamiento detrás de la parte trasera, a continuación, volver con la información necesaria. En el aire, la situación es la misma. Si un reconocimiento en fuerza para vencer la resistencia enemiga se quiere, que depende de la fuerza aérea independiente, o al menos una parte de ella, para llevar a cabo la tarea. Si se planea una pequeña operación de exploración reportar el enemigo se mueve con el fin de utilizar la información para evitar el contacto con el enemigo en las operaciones posteriores, se necesita un tipo de avión completamente diferente desde el avión de combate. Llamaremos a este tipo de avión de un avión de reconocimiento.

Para conseguir detrás de la defensa aérea enemiga y, al mismo tiempo, evitar el combate aéreo, velocidad superior y un vuelo más hábil que el enemigo puede oponerse a ello son necesarios. Para llevar a cabo el reconocimiento éxito, una fuerza aérea independiente activa necesita aviones especiales de observación con un mayor radio de acción que la de la masa de la Fuerza Aérea si ha de ser de alguna utilidad durante el tiempo de la Fuerza Aérea está funcionando en el aire. En resumen, la esencia de reconocimiento exitoso es para ver, entender y reporte. Por lo tanto, un avión de reconocimiento necesita dos ojos, un cerebro alerta y modalidades adecuadas de comunicación con la Fuerza Aérea Independiente.

## aviones de reconocimiento

Las características de este plano deben ser como sigue:

*Velocidad:* La máxima posible compatible con el estado real de los avances técnicos aeronáuticos.

*Radio de acción:* Al menos igual a la de la Fuerza Aérea Independiente. Si la Fuerza Aérea tiene un alcance de seis horas de vuelo, por ejemplo, el avión de reconocimiento debe tener al menos un rango igual.

*El Comando de El aire* 121

*Armamento y armadura de protección:* Es inútil para armar un avión destinado a evitar el combate. Es mejor utilizar el peso ahorrado para aumentar la velocidad y el radio de acción.

*Medios de comunicación:* El más perfecto.

*Personal:* El mínimo absolutamente indispensable, posiblemente, una sola persona.

Para evitar el combate, reconocimiento debe llevarse a cabo por aviones individuales que operan individualmente o por grupos pequeños, para permitir cualquier posible pérdida durante las operaciones. Una fuerza aérea independiente que opera en masa, precedida y rodeada a una distancia conveniente por una bandada de estos aviones de reconocimiento, estará protegido de cualquier ataque por sorpresa. Al mismo tiempo, puede utilizar estos aviones de reconocimiento para descubrir objetivos en tierra para su eventual ataque.

## 6

Las características de los aviones de combate y reconocimiento definidos hasta el momento son válidas para cualquier fuerza aérea independiente. Pero somos esencialmente interesado aquí en nuestra propia fuerza aérea independiente, por lo que hay que tener en cuenta otras dos condiciones particularmente aplicables a nosotros. Nuestros eventuales enemigos se encuentran ya sea más allá de los Alpes o más allá del estrecho mar que nos rodea. Por lo tanto, si queremos estar en una posición para atacar a ellos, debemos tener una fuerza aérea independiente capaz de cruzar los Alpes y los mares estrechos que nos rodean. La primera de estas condiciones determina el techo mínimo los planos de nuestra Fuerza Aérea deben tener; el segundo el radio mínimo de acción de toda la Fuerza Aérea. Si no cumplimos con estas dos condiciones, se anulará el valor de toda la Fuerza Aérea Independiente.

A este respecto, debemos tener cuidado de no confundir el radio de acción del plano individual con el de la fuerza aérea independiente en sí. Este último puede ser mucho menor que el primero. Una fuerza aérea independiente con la intención de actuar en la masa debe en primer lugar montar sus fuerzas, a continuación, operar, y finalmente dispersarse, cada unidad de volver a entrar en su base adecuada. El radio de acción de una fuerza aérea independiente es igual al radio de acción de la

122 *El dominio del aire*

aviones que lo constituyen, menos dos veces la distancia desde el punto de concentración para el más alejado de base de ella.

A partir de esta consideración se deriva la importancia de la disposición de las bases aéreas, o las bases de origen de las distintas unidades que componen la Fuerza Aérea Independiente. Cuanto más cerca de estas bases son hasta el punto de concentración, más eficiente será la Fuerza Aérea será. Pero los puntos de concentración puede variar con el enemigo en cuestión, y en ocasiones también con la operación prevista contra el enemigo elegido. De aquí surge la necesidad de numerosas bases aéreas más o menos agrupan para hacer el mejor uso del radio de acción de cada plano individual, a fin de efectuar el radio máximo de acción para toda la Fuerza Aérea Independiente.

Eso es parte de la logística aéreas, que deben determinar las mejores condiciones para la utilización de la mayor eficiencia operativa una fuerza aérea es capaz de hacer. Pero no tengo la intención de hablar de eso ahora. Por el momento, sólo quiero señalar la necesidad de estas numerosas bases aéreas para ser utilizadas simplemente como campos de aterrizaje. bases de tiempos de guerra no pueden estar provistos de hangares, porque sería práctica- mente imposible disponer de un gran número de ellos tal, y porque las bases sería demasiado fácilmente identificados por el enemigo. Por lo tanto, los aviones deben estar hechas de resistente a todo tipo de clima de metal. Las grandes bases aéreas en tiempos de paz, al menos los de ningún valor práctico, se deben abandonar inmediatamente después de la declaración de guerra y los planos se dispersaron para sustituir los campos de aviación.

Una fuerza aérea independiente debe desaparecer de la superficie inmediatamente después del aterrizaje, y nunca debe ser dejado expuesta a un ataque enemigo en el campo abierto. Una fuerza enemiga capaz y atrevido, aunque inferior, se puede hacer un buen uso de este momento crítico. Cuando una fuerza aérea está en la planta, debe ser ampliamente dispersa y camuflado tanto como sea posible. Y, como hemos visto, una fuerza aérea inde- pendiente debe disponer diferentes grupos de bases a fin de tener libertad de maniobra y facilitar su dispersión. fuerzas aéreas deben ser capaces de funcionar a voluntad, independientemente de la causa.

Es necesario, por tanto, para crear una unidad aérea logístico, que tendrá que estar provisto de todas las necesidades de la vida, el movimiento y el combate, lo que a su vez debe ser suministrada por su propio aérea

*El Comando de El aire* 123

organización. Para cumplir con su objetivo, una fuerza aérea independiente debe ser una organización totalmente autosuficiente capaz de moverse en el aire y para cambiar su ubicación en la superficie de forma autónoma. Esto prueba que una fuerza aérea digna independiente del nombre es algo muy diferente de lo que generalmente se piensa.

### 7

El tipo de battleplane adecuado para nuestra fuerza aérea independiente -es decir, un avión con un amplio radio de acción, un techo suficientemente alto como para navegar por los Alpes, velocidad suficiente, y una capacidad de carga lo suficientemente grande como para permitir un margen seguro de armamento y armaduras protección es similar a un avión de transporte comercial utilizado por la aviación civil, una vez que un peso igual de armamento y la armadura se sustituyeron por los pasajeros, carga y correo. Esto demuestra la posibilidad de convertir una máquina civiles en una battleplane por medio de procedimientos técnicos adecuados. Creo que hay que acelerar y doblar todas nuestras energías para este fin: organizar una aviación civil capaz de ser convertido en una poderosa fuerza aérea militar en caso de need.5 nacional en tiempos de paz, es decir, normalmente, un avión militar tiene sólo una función potencial en lo que puede ser capaz de hacer cuando estalla la guerra. Todos los tipos de recursos que se necesitan para mantener un plano tal militares en el poder durante todo el tiempo cuando la vida de la nación fluye normalmente se consumen en vista de que el potencial de acción. Por otro lado, un avión civil capaz de convertirse inmediatamente en la apertura de las hostilidades tiene un valor potencial idéntica a la del avión militar. Pero también representa un valor real en tiempos de paz, ya que puede realizar servicios civiles útiles. un avión civil capaces de convertirse inmediatamente en la abertura de las hostilidades tiene un valor potencial idéntica a la de la avión militar. Pero también representa un valor real en tiempos de paz, ya que puede realizar servicios civiles útiles. un avión civil capaces de convertirse inmediatamente en la abertura de las hostilidades tiene un valor potencial idéntica a la de la avión militar. Pero también representa un valor real en tiempos de paz, ya que puede realizar servicios civiles útiles.

Es comprensible, por lo tanto, la forma en la elección entre dos masas, una compuesta de aviones militares y el otro de los civiles capaces de conversión inmediata a los militares, hay ventajas morales y materiales en la elección de la segunda. No importa qué tan limitado la rentabilidad de un servicio aéreo civil, materialmente hablando, los rendimientos serán siempre un valor positivo. Por lo tanto, una masa de aviones civiles capaces de ser convertidos en los militares

5 Un ideal seguido magníficamente en Alemania.

124 *El dominio del aire*

siempre cuestan menos de un número igual de las militares. Mediante el uso de aviones civiles convertibles que obtenemos de la misma gasto mayor potencia militar y al mismo tiempo la posibilidad de mantener activamente un servicio muy completo aéreo civil. Esta es una ventaja tan grande que no dudo en decir que al final hay que trabajar para es organizar una poderosa aviación civil capaz de conversión inmediata, en caso de necesidad, en una aviación militar de gran alcance, reduciendo este último tiempo de paz para una fuerza de esqueleto para la instrucción y el mando.

Ya he demostrado que existe la posibilidad de que esta unidad por lo que la masa de los planos que constituyen una fuerza aérea independiente de acuerdo con la idea expresada aquí se refiere. El mundo aeronáutico en general niega tal posibilidad. Teniendo en cuenta la concepción predominante de aire de alimentación, un concepto que exige una gran variedad de tipos especializados de aviones e incluso a veces de características extremas, es esta negación del todo mal? Puede que no sea posible ahora para hacer aviones civiles capaces de convertirse de inmediato en battleplanes, ya que estas requieren, además de armamento adecuado para el combate aéreo y de superficie ofensivas, instalaciones para la protección de la armadura adecuada. Pero sin duda es posible, incluso ahora para hacer aviones civiles capaces de convertirse de inmediato en aviones de bombardeo,

Así que de ahora en adelante será posible aumentar la potencia de bombardeo de una fuerza aérea independiente mediante el uso de la aviación civil para complementarlo. Dependiendo de las circunstancias, tales complementos podrían utilizarse para aumentar la potencia de bombardeo de una fuerza aérea independiente durante la lucha por el dominio del aire o después de la orden ha sido conquistado. Por lo tanto, no hay nada que nos impida el objetivo de esta meta.

Yo he dicho y demostrado, que sólo aquellos que han aprendido a conquistar el dominio del aire estará en condiciones de emplear medios aéreos como los servicios auxiliares con el ejército y la marina, y que la única fuerza aérea una nación debe crear para sí es la Fuerza Aérea Independiente. Por el contrario, una fuerza aérea independiente que ha conquistado el dominio del aire puede prestar parte de sus complementos para el ejército y la marina para los servicios auxiliares.

*El Comando de El aire* 125

Pero son tales complementos adaptados a este tipo de servicios? Sin duda que son. En primer lugar debemos señalar que cuando una fuerza aérea independiente se enfrenta a un enemigo hecho incapaces de volar, cualquier acción aérea, auxiliar o no, lleva a cabo contra él se lleva a cabo con gran facilidad y resultados importantes porque el enemigo no tiene poder para tomar represalias.

Una vez que ha conquistado el dominio del aire, una fuerza aérea independiente puede prestar el ejército y la marina, para servicios auxiliares, unidades de batalla (o unidades de combate y unidades de bombardeo), así como unidades de observación. Estas unidades se pueden llevar a cabo con gran facilidad, porque con toda seguridad, todas las tareas auxiliares de exploración, reconocimiento y observación de la que el ejército y la marina pueden requerir de ellos. Las unidades de combate, fuertemente armados y capaces de máxima intensidad del fuego en todas las direcciones, puede servir mejor a atacar a las tropas que marchan, los trenes de suministro, los movimientos ferroviarios, y así sucesivamente; mientras que las unidades de bombardeo pueden servir para destruir objetivos que llevan directamente en las operaciones de superficie. Por lo tanto, no habrá necesidad de aviones de caza una vez que el dominio del aire ha sido conquistado.

## 8

En todo lo anterior mi propósito ha sido demostrar que una fuerza aérea independiente, una vez que ha conquistado el dominio del aire, también puede satisfacer las necesidades de todos los servicios auxiliares requeridos por las exigencias de la guerra. He hecho mis manifestaciones en abundancia porque estoy convencido de que, incluso después de conquistar el dominio del aire, una fuerza aérea independiente debe funcionar de forma independiente y no perder su tiempo y dispersar sus medios en las acciones de importancia secundaria. Una vez conquistado el dominio del aire, la Fuerza Aérea debe intentar llevar a cabo ofensivas de tal magnitud como para aplastar el material y la resistencia moral del enemigo. Incluso si este objetivo no puede lograrse en totalidad, es todavía necesario para debilitar la resistencia del enemigo tanto como

126 *El dominio del aire*

es posible, debido a que, mejor que cualquier otro medio, facilita las operaciones del ejército y la marina. Pero para lograr tal fin, hay que evitar la dispersión de nuestras posibilidades y sacar el máximo uso posible de ellos.

Los rendimientos máximos de las ofensivas aéreas deben buscarse más allá del campo de batalla. Ellos deben buscarse en lugares donde la neutralización efectiva es insignificante y donde los objetivos más vitales y vulnerables están siendo blanco fundadores que son, aunque indirectamente, mucho más relevante para la acción y el resultado en el campo de batalla. en términos de resultados militares, es mucho más impor- tante para destruir una estación de ferrocarril, una panadería, una planta de la guerra, o una columna de suministro a las ametralladoras, los trenes en movimiento, o cualquier otra detrás de las líneas objetivo, que a ametrallar o bombardear una zanja. Los resultados son infinitamente mayor para romper la moral, en desorganizar las organizaciones mal disciplinados, en sembrar el terror y el pánico, que en rompiendo contra la resistencia más sólida. No hay fin a lo que una poderosa fuerza aérea independiente en el dominio del aire podría hacer para el enemigo!

Parece paradójico que algunas personas que la decisión final en las guerras del futuro puede ser provocada por golpes a la moral de la población civil. Pero eso es lo que resultó ser la última guerra, y se comprobará en las guerras del futuro con aún más pruebas. El resultado de la última guerra fue sólo aparentemente provocado por las operaciones militares. En realidad, se decidió por la descomposición de la moral entre los vencidos pueblos, un colapso moral causado por la larga el desgaste de las personas involucradas en la lucha. El brazo de aire hace que sea posible llegar a la población civil detrás de la línea de batalla, y por lo tanto para atacar a su resistencia moral directa. Y no hay nada para evitar que nuestro pensamiento de que algún día esta acción directa puede ser en una escala de romper la resistencia moral de las personas, incluso dejando intactas sus respectivos ejércitos y armadas. No era el ejército alemán sigue siendo capaz de seguir luchando en el momento cuando se depuso las armas? No fue la flota alemana entregó intacto al enemigo cuando el pueblo alemán sentían que su poder de resistencia debilitando?

Hay que tener en cuenta, no lo que la aviación es hoy en día, pero lo que podría ser

hoy. Ciertamente, si dijéramos que los poderes reales de aire

*El Comando de El aire* 127

las diversas naciones podrían decidir el resultado de una guerra, que sería no sólo pronunciando paradoja, pero francamente absurdo. Pero eso no significa nada, porque nosotros no decimos que los aviations reales de hoy en día son lo que deberían ser en la efectividad. Debemos pensar, por ejemplo, ¿qué pasaría si un enemigo llegara a conquistar el mandato de nuestro cielo con su fuerza aérea independiente, lo que le permite vagar a voluntad sobre Piamonte, Lombardía y Liguria, el vertido de grandes cantidades de explosivo, incendiario, y bombas de gas venenoso en los centros más importantes de estas tres provincias del norte. Si pensamos en eso, hay que concluir que la resistencia de nuestras fuerzas de superficie pronto se rompería por la interrupción de la vida cotidiana en esas tres provincias, una interrupción directamente derivado de la fuerza aérea.

Aun suponiendo -aunque de ninguna manera concederle-que hoy en día sería imposible lanzar ofensivas aéreas de la magnitud necesaria, siendo la mejora constante de las armas aéreas y aumento de la eficiencia de los materiales destructivos muestran que la magnitud necesaria será posible en un futuro no muy lejano.

En cualquier caso, de común acuerdo, el hecho es que las ofensivas aéreas ya han alcanzado ese material y la eficacia moral para obligar a los ejércitos de superficie para llevar a cabo, las medidas de secretos arduas que requieren mucho tiempo defensivas movimientos nocturnos de tropas y suministros, etc., que atan el movimiento de las defensas aéreas de superficie y cañones antiaéreos que podría ser más útil en otros lugares, lo que provoca una dispersión grave de medios. Esto es cierto siempre que damos crédito a la aviación como lo que es, y por lo que puede y debe ser.

No hay que confiar en el hecho de que otras naciones se organizan y emplean sus fuerzas aéreas tanto como nosotros. Un buen día, uno de nuestros eventuales enemigos podrá organizar y emplear sus fuerzas aéreas como lo haría yo mismo, por ejemplo. Y en ese caso, le pido a nadie dispuesto a darme una respuesta honesta, si, teniendo en cuenta los conceptos de organización aérea y el empleo que prevalecen en nuestro país y la ubicación de los medios aéreos en la superficie, este enemigo potencial no sería en una posición rápidamente para conquistar el dominio del aire sobre nuestro cielo; y si, habiendo conquistado que, no podía infligir tal vez

128 *El dominio del aire*

daños irreparables sobre nosotros. Si alguien me puede dar a conciencia un inequívoco "no", Yo daré mis brazos y admitir que estoy equivocado. Pero hasta que escucho esta inequívoco "no", por la que alguien está dispuesto a asumir la responsabilidad completa, no dejaré de señalar esta grave peligro y luchar con todo en mi poder, cumpliendo así con mi deber sagrado.

A continuación se presenta una recapitulación de mis ideas sobre la constitución de nuestro poder aéreo:

1. El propósito de la guerra aérea es la conquista del dominio del aire. Tener el dominio del aire, las fuerzas aéreas deben dirigir sus ofensivas contra objetivos de superficie con la intención de aplastar la resistencia del material y moral del enemigo.
2. Debemos buscar ningún otro propósito excepto los dos descritos anteriormente, si queremos evitar que juega al juego del enemigo.

. El único instrumento eficaz para llevar a cabo estos propósitos es una fuerza aérea independiente formado por una masa de unidades de batalla y una parte alícuota de las unidades de reconocimiento.

1. La Fuerza Aérea Independiente debe incorporar la mayor potencia compatibles con los recursos de que disponemos; por lo tanto, no hay medios aéreos deben en ningún caso ser utilizados para fines secundarios, como la aviación auxiliar, defensa del aire local, y las defensas antiaéreas.
2. La eficacia de los materiales destructivos se debe aumentar tanto como sea posible, ya que, en igualdad de condiciones, el poder ofensivo de una fuerza aérea independiente es directamente proporcional a la eficacia de los materiales destructivos de los que dispone.
3. La aviación civil debe ser organizado de modo que se utilizarán como complemento de la aviación militar en caso de guerra. Esa organización debe estar en la dirección de una poderosa flota de transportes capaces de conversión inmediata en una poderosa fuerza aérea militar. Este último debe ser reducido, en tiempo de paz, a una organización sencilla para la instrucción y el mando.
4. la guerra aérea no admite ninguna actitud defensiva, sólo la ofensiva. De dos fuerzas independientes del aire, el más fuerte en las unidades de combate debe no solicitarán ni evitar el combate aéreo; el más débil debe tratar de evitarlo. Sin embargo, tanto más fuerte y más débil

*El Comando de El aire* 129

siempre debe estar en disposición de actuar incluso antes de que estallen las hostilidades; y una vez que la acción ha comenzado, ambos deben tener en acción sin cesar y con la máxima violencia, tratando de alcanzar blancos-que más vitales del enemigo, es decir, los objetivos más probabilidades de causar repercusiones en su poder aéreo y resistencia moral.

1. Una vez que una fuerza aérea independiente ha conquistado el dominio del aire, se debe mantener la acción violenta, ininterrumpida contra objetivos de superficie, a fin de que se puede aplastar el material y la resistencia moral del enemigo.
2. Una fuerza aérea independiente debe ser organizado de modo que avanzar tan rápido como sea posible sobre su propio territorio, con sus propios medios, con el fin de ser del mayor uso contra cualquier enemigo potencial.
3. la guerra aérea se librará y decidió únicamente por las fuerzas aéreas, que están listos para actuar en el instante hostilidades salir, ya que, debido a la gran violencia con la que se librará, si los adversarios están bastante bien igualados en fuerza, será llevado a cabo y decidió muy rápidamente.
4. Una fuerza aérea independiente formado con todos los recursos de una nación tiene a su disposición para sus fuerzas aéreas, compuesta por una masa de battleplanes y una parte alícuota de aviones de reconocimiento, actuando con decisión y exclusivamente a la ofensiva, pronto arrebatar el dominio del aire de una fuerza aérea enemiga constituida, organizada, y llevar a cabo de una manera diferente.

A pesar de la estrecha razonamiento por el cual he llegado a estas afirmaciones, estoy seguro de que van a parecer extravagante para muchos. Eso no me afecta en lo más mínimo. Estoy acostumbrado a escuchar mis ideas, que a menudo contrastan con los de muchas personas, que se han aferrado fanáticamente a las mismas viejas ideas, llamados extravagante y peor. Por otro lado, esto no impedirá mis ideas, incluso las más radicales, de poco a poco de ser aceptadas por la opinión general. Tal obstinación me deja absolutamente no afectado, porque tengo la certeza matemática que llegará el momento en que las fuerzas aéreas de las naciones en todas partes se ajustarán exactamente a los conceptos descritos anteriormente.

Naturalmente, deseo que podría ser el primero en cumplir con ellos, porque estoy convencido de que el primer país en crear una fuerza aérea

130 *El dominio del aire*

junto racional, líneas lógicas tendrán una ventaja inestimable sobre otras naciones. Pero incluso si no se va a cumplir mi deseo, he hecho todo lo que es humanamente posible para llevarla a cabo, y mi conciencia a tener nada que reprocharme.

Bonzani general dijo en L' Epoca:

Italia necesita una fuerza aérea capaz de defender su propio cielo durante

el tiempo necesario después del comienzo de las hostilidades por su industria para llegar a los últimos tipos de avión.

Esta declaración se prolonga en el campo del aire un concepto aplicado al escudo y la lanza en el suelo. De acuerdo con este concepto, un escudo aéreo sería suficiente protección contra una lanza aérea, o para todos los propósitos aéreas. Es decir, se admite la posibilidad de una fuerza aérea capaz de proteger a nuestros centros de producción de medios y personal de entrenamiento de ofensivas aéreas durante todo el tiempo necesario para configurar una fuente de aire capaz de tomar la ofensiva; y al mismo tiempo mantiene la esperanza de contar con medios que incorporan los últimos avances de la ciencia y la industria para el encuentro decisivo.

El concepto de escudo y lanza-se justifica en el suelo debido a la enorme desproporción de las fuerzas necesarias por la ofensiva con el fin de romper una defensa bien organizada. Pero no hay ninguna justificación para su aplicación al campo del aire, donde los medios empleados no tienen ningún valor defensivo, pero presenta las características ofensivas más destacadas en el más alto grado. Desafortunadamente, no podemos cavar zanjas en el aire, ni vomitar tanglements en- alambre de púas, ni impedir la infiltración. También por desgracia, nuestras industrias aeronáuticas son esenciales dentro del rango de ofensivas aéreas de nuestros eventuales peores enemigos. No digo lo que la seguridad, ni qué probabilidad, digo lo que hay posibilidad de nuestra prevenir, mediante la defensa aérea, un enemigo de la destrucción de nuestras industrias aeronáuticas más esenciales durante todo ese tiempo nos volvemos a la producción en masa? Incluso si hubiera una posibilidad, debemos suponer que el enemigo estaría sentado con las manos detrás de su espalda durante todo ese tiempo, en lugar de comenzar su propia producción en masa también?

Ese tipo de cosas es fantasía. la guerra aérea y se librará

*El Comando de El aire* 131

decidido por los medios disponibles en la mano. El que sea sorprendido sin preparación será derrotado de manera irrevocable en el aire. El más fuerte tratará de una decisión rápida; no va a esperar en el placer de su adversario más débil, ni le permita seguir produciendo sus narices. En nombre de la caridad, olvidemos la última guerra! Entonces era posible crear una fuerza aérea desde el principio, mediante el establecimiento de plantas industriales y la creación de los diferentes tipos de avión. Pero al mismo tiempo que la aviación se acaba de nacer, y cada nación se encontraba en la misma situación. Pero en las guerras del futuro de la aviación habrá crecido hasta la edad adulta y conocer su propio valor. Y eso va a ser un asunto muy diferente.

No hay que perder el tiempo hablando de ello. Debemos llegar al trabajo y hacerlo, manteniendo siempre al tanto de los últimos avances en armamento. Y por eso nuestra industria debe estar siempre en condiciones de producir los mejores materiales, y para producirlos en mayor cantidad que las necesidades normales requieren. Es de suma importancia para la defensa nacional que nuestra industria aeronáutica debe desarrollar un gran comercio de exportación, porque de esa manera se producirá mejores materiales en mayores cantidades, respondiendo así a las exigencias de los tiempos anormales. En lo que se refiere a la defensa nacional, es infinitamente mejor tener una industria aeronáutica con un comercio de exportación y un menor número de escuadrones de arriba-a-el-aviones minuto que una industria de éxito o no acertar obligados a depender veces sobre los objetos importados y una mayor número de escuadrones armados improvisados. Por lo tanto,

Pero sacrificios económicos no son suficientes. Lo que se necesita para estimular la expansión de nuestra industria aeronáutica es una dirección definida y una medida de seguridad-objetivos que por razones obvias no se puede llegar a no ser que se formula una política aeronáutica definida.

Si analizamos las fuerzas aéreas de las principales naciones, podemos ver que todas ellas están constituidas de acuerdo con los mismos conceptos que regían durante la última guerra. Hoy en día se suele hablar de la guerra aérea. La guerra es una lucha librada con armas mortales. Y, sin embargo, a pesar de todas las fuerzas aéreas tienen innumerables tipos de avión para

132 *El dominio del aire*

muchos propósitos diferentes, ninguno de ellos tiene un tipo de combate del avión. Parece como si estuvieran dispuestos a hacer cualquier cosa que se puede hacer en el aire, excepto pelea. Hay aviones de caza, lo sé. Pero aviones de caza no son combatir aviones; que son con el propósito de persecución. A pesar de su aparente carácter ofensivo, aviones de caza son adecuados esencialmente únicamente con fines defensivos. Eso se debe a su propio origen y su radio de acción limitado, lo que imposibilita su realización de operaciones eficaces dentro de territorio enemigo.

El verdadero avión de combate, capaz de imponer su voluntad sobre el enemigo, aún no se ha inventado; ni parece probable que sea pronto, porque hemos dejado con la Guerra Mundial en la infancia de la antena a la acción y aún no han aprendido que en la guerra lo más necesario es que estar en forma para el combate. Por el contrario, en términos generales estamos convencidos de que muchas cosas son posibles en la guerra aérea sin verse obligados a luchar, tanto es así que la gran mayoría de los aviones de combate son aptos para el combate aéreo.

Es en este concepto, esa misma acción de carácter ofensivo puede desarrollarse sin el combate que la aviación bombardeo de las naciones se funda. En términos generales, la aviación de bombardeo se divide en dos especialidades, bombardeo con bombas luz del día y la noche. La primera huye de combate en virtud de tener mayor velocidad que el enemigo; la segunda huye el combate por la gracia de la oscuridad! Ahora, quien tiene la intención de huir está a merced de la acción del enemigo o circunstancias especiales, y por lo tanto él no es dueño de sus propias acciones y su iniciativa es limitado. Por otra parte, ¿qué otra cosa puede hacer si le falta el concepto y los medios para la conquista de la oposición enemiga, como es la regla constante de la guerra en tierra y mar?

Durante la última guerra con el propósito de una acción de bombardeo se limita a simplemente molestos al enemigo, y era admisible que las operaciones de bombardeo fueron posibles por la acción contraria huyendo enemigo. Ahora esto ya no es admisible, porque hoy en día se tiende a obtener resultados positivos y muy grandes de bombardeo aéreo. Durante la Primera Guerra Mundial hubo algunos bombardeos nocturnos llevados a cabo por un número limitado de aviones de dispersión algunas bombas sobre objetivos enemigos. Hicimos un poco en la parte más septentrional de

*El Comando de el Air133*

Isonozo la parte delantera y en todo el Piave. Pero para llevar a cabo bombardeos en las condiciones actuales, el que nuestra eventual enemigo puede ser, tendríamos que sacar con un número considerable de aviones de las tierras bajas, cruzar los Alpes, alcanzar los objetivos enemigos, y volver al otro lado de los Alpes. ¿Es posible hacer todo lo que en la noche? Y si es posible, ¿vale la pena? Si se admite la posibilidad de bombardeos de la luz del día, ¿cuál es la necesidad de mantener la aviación durante la noche? En cualquier caso, ¿por qué dividir nuestra fuerza en dos en vez de recoger en una sola fuerza de choque, que también facilitaría la formación del personal y la sustitución de los materiales?

La falta de una clara concepción de una fuerza aérea independiente da lugar a una curiosa noción de su formación. De acuerdo con esta noción, se entiende generalmente que consisten de unidades de bombardear la luz del día, unidades de noche de bombardeo, y unidades de persecución. El propio término, la Fuerza Aérea Independiente, implica algo unificado. Como cuestión de hecho, una fuerza aérea independiente como generalmente concebido consistiría en tres especialidades, debido a sus características esenciales prohibirían su trabajo juntos, incluso en parejas, ya que la luz del día bombardeo requiere una gran velocidad y un amplio radio de acción; bombardeo noche, baja velocidad y un amplio radio de acción; y aviones de caza, gran velocidad y un corto radio de acción.

La mayor parte de las fuerzas aéreas existentes consiste en unidades de reconocimiento. Pero incluso en lo que respecta esta especialidad, se observa la influencia predominante del pasado y la idea de que es posible llevar a cabo operaciones de guerra sin ser forzados a luchar. Debido a tales nociones del avión de reconocimiento es puesto como el ideal, que posee todas las características esenciales de mejor ajuste para facilitar las operaciones de reconocimiento, no se pretende que las operaciones de guerra, sino como operaciones suficientes en sí mismos y al margen de la lucha en su conjunto. Así que buscamos la visibilidad ideales, velocidad media, buen equipo fotográfico, buena radio, un gancho para pescar hasta órdenes, y así sucesivamente. De hecho, se espera que de un avión de reconocimiento de todo lo que hemos encontrado adecuado y conveniente en tiempos de paz, sin detenerse a pensar que, con el fin de observar al enemigo en la guerra, es necesario primero en detectar él; y sin tener en cuenta la

*Comando de 134The El Aire*

hecho de que, si es importante para nosotros observamos a él, es igualmente importante para él no se observa.

Consideremos este caso hipotético: Dos líneas enemigas, A y B, se enfrentan entre sí. La línea A tiene 500 aviones de reconocimiento y la línea B tiene 500 aviones de caza. Obviamente, la línea A no tendrá éxito en el cumplimiento de su misión, ya que sus aviones de reconocimiento no pueden volar sobre la línea B sin ser derribado por aviones de caza de B; pero la línea B, sin embargo inadecuados sus aviones de caza para la observación, será capaz de observar algo del enemigo porque sus aviones serán capaces de llegar a la línea A. Esto demuestra que en la guerra, donde lo esencial es luchar, ametralladoras son más eficaces de equipo fotográfico para llevar a cabo una operación de reconocimiento.

Reconociendo es una operación de guerra que, como todas las operaciones de guerra, se lleva a cabo a expensas del enemigo; y por lo tanto el enemigo hará todo lo posible para evitarlo. Por lo tanto, con el fin de llevar a cabo el reconocimiento aéreo con éxito, es necesario poder ya sea a jaque mate neutralización del enemigo por la fuerza, o para escapar por la velocidad y la estratagema. En consecuencia, las unidades de reconocimiento deben ser o bien unidades de combate o unidades de persecución capaces de evitar el combate.

A falta de la constatación de que en la guerra la necesidad primaria es la capacidad de lucha, descuidamos la capacidad de lucha de nuestros llamados aviones de guerra con el fin de concentrarse en las capacidades auxiliares esencialmente secundarias. El resultado es una gran cantidad de especialización, que rompe nuestro poder aéreo en fragmentos y lo desvía de su objetivo esencial.

En las maniobras de tiempo de paz esto puede ser todo muy bien, porque entonces tenemos dos partes idénticas, cada uno provisto de los mismos medios. Ya que ni los "rojos" ni los "blues" tienen unidades de combate, obviamente, no puede tener lugar el combate, y cada parte puede emplear sus medios aéreos, como si no hubiera tal cosa como el combate. Pero en la guerra las cosas pueden ser diferentes. Si uno de los dos lados que se enfrentan excluye el combate aéreo, y el otro tiene en cuenta que la función esencial de la fuerza aérea y está armado en consecuencia, la situación es completamente diferente, porque el que no está en condiciones de luchar no podía luchar, ni observar, ni bombas, ni

*El Comando de el Air135*

hacer uso de todas las otras especialidades aéreos que desvirtúen la finalidad esencial de una fuerza aérea.

En la preparación para la guerra, que siempre debe comenzar con la suposición de que el enemigo no sólo es tan valiente y tan capaz como somos, pero también que él siempre trataremos de actuar de manera menos ventajosa para nosotros. En lo que se refiere a la guerra aérea, que siempre es una ventaja tener el enemigo armado principalmente con armas auxiliares aéreas híbridos, para la defensa, la observación, la búsqueda, etcétera; porque entonces él tiene a su disposición menos combate y bombardeo significa que puede obstaculizar nuestras propias acciones aéreas e infligiendo daños en nuestro territorio.

Ya que sería ventajoso para nosotros, debemos asumir que todo lo contrario será el caso, que el enemigo va a utilizar todos sus recursos para proveerse de combate y bombardeo de los medios. Entonces debemos armarnos de acuerdo con esto, el peor de los casos, hipótesis, porque si estamos armados para enfrentar lo peor, sin duda podemos, con la mejor razón, frente a cualquier otra hipótesis.

El que nuestro enemigo puede ser, nosotros lo encontramos en las altas montañas cerca de la frontera; y la Sierra de nuestro ejército tendrá que librar una larga y amarga lucha. Por lo tanto, nuestra aviación auxiliar tendrá que operar por encima de los Alpes y ser capaz de actuar por encima de los picos más altos en caso de que estas áreas están ocupadas por el enemigo. Así que podemos decir que tal aviación debe ser capaz de operar a 3.000 metros sobre el suelo, o en un techo mínimo de 5.000 a 6.000 metros. En cuanto a nuestra Fuerza Aérea Independiente, también tendrá que cruzar los Alpes, presumiblemente vigiladas por el enemigo, con una carga completa si se quiere lanzar ofensivas contra objetivos enemigos importantes.

Estas son las condiciones particulares y esenciales que se imponen a nuestra aviación, y exigen características especiales en su armamento. Si nuestra aviación no cumple con estos requisitos satisfactoriamente, será anulado su valor. Pero hay más que eso. Puesto que debemos depender de la esperanza de que nuestro ejército será capaz de hacer retroceder al enemigo, y ya que no es fácil encontrar lugares en las altas montañas adaptadas para campos de aviación, nuestra aviación tendrá que operar desde sus campos de aviación en nuestras tierras bajas hasta el ejército llega a las tierras bajas del enemigo en el

*Comando de 136The El Aire*

otro lado de las montañas. Por lo tanto, toda nuestra aviación debe ser capaz de operar desde nuestras bases de retaguardia, a través de los Alpes, y sobre el territorio enemigo.

Todo el mundo está de acuerdo en que las características del brazo de aire hacen que sea la única arma que entrará en acción en primera inmediato, de hecho, quizás incluso antes de la guerra se declaró formalmente. Por esta razón, el brazo de aire debe estar siempre listo para movilizar y desplegar. Para movilizar medios para mover de forma específica, para ser capaz de recoger y dejar lugares en tiempos de paz, y con sólo los medios a disposición de uno, vivir y actuar de forma autónoma. Para implementar medios para hacer la disposición más oportuno de las fuerzas de uno para la acción contra el enemigo. Para una fuerza aérea independiente, el despliegue es que la disposición que resulta más oportuno en el desarrollo de las acciones aéreas destinadas a ser llevado a cabo sin vacilaciones. Para una fuerza auxiliar de aire,

Implementación varía naturalmente según la hipótesis de la guerra bajo consideración, pero en cada caso se debe determinar con exactitud de manera que cada unidad o de órdenes pueden saber a dónde ir cuando las circunstancias lo requieran. En consecuencia, todas las unidades de una aviación militar siempre deben estar listos para la movilización inmediata y traslado a las localidades ellas asignadas por el despliegue, para ser puesto en práctica de acuerdo con un plan predeterminado de la guerra.

Para estar listo para la movilización inmediata, una unidad aérea debe tener en posesión permanente de todos los medios necesarios para una vida autónoma y actuando durante todo el período de tiempo necesario, una vez que la disposición se ha hecho, para establecer un flujo regular e ininterrumpido de suministros entre el aire unidad y el servicio de suministro en la parte trasera. Todos estos medios pueden ser agrupados bajo el término "suministros de movilización". Deben incluir piezas de repuesto, aviones y motores, unidades de reparación de pequeños depósitos de combustible, depósitos de materiales y personal, armas y municiones, mapas y varios otros equipos necesarios. Tiene que haber un flujo constante de estos suministros, muy por encima de la cantidad necesaria para los requisitos de tiempo de paz ordinarios. Puesto que es evidente

*El Comando de el Air137*

necesario estar en la mejor condición para la acción y al instante, por lo tanto listo para armado con los más eficientes máquinas de la unidad aérea debe poseer más aviones y motores y otros equipos en tiempos de paz que se movilizan, ya que deben ser constantemente mantienen en la parte superior de funcionamiento eficiencia.

Para efectuar la correcta disposición y para hacer posibles otras variaciones en el orden de despliegue, todo el equipo de movilización no suministra posible transferir por el aire, debe tener algún otro medio de transferencia. En general, el único camino posible será por autotransporte. Por lo tanto, una unidad aérea debe tener no sólo los suministros de movilización más allá de las necesidades de tiempo de paz, sino también los "medios" para automóviles para el transporte de todos ellos que no pueden ser trasladados por vía aérea. Sólo en estas condiciones puede una unidad aérea se movilizó con rapidez y eficacia, desplegado, y se utilizan en caso de guerra.

Por necesidad, la dispersión de las unidades aéreas tendrá que ser en aeródromos improvisados ​​durante la guerra, evitando así el desastre por el camuflaje de ellos tanto como sea posible y por estar dispuesto a cambiar de lugar lo más rápido que las bases se identifican por el enemigo. Esto significa que las unidades aéreas deben ser altamente móvil y autónoma. Grandes aeródromos permanentes cerca de la parte delantera se deben mover hacia atrás para evitar la destrucción de los materiales en ellos.

Debemos darnos cuenta de que el problema del poder aéreo es muy complejo. No se limita a la producción de un cierto número de aviones y la formación de un cierto número de personal operativo. Un gran número de requisitos se deben cumplir para que este brazo, la eficacia de los cuales pueden alcanzar proporciones formidables, la función correctamente. Todos ellos están relacionados uno con el otro; y si uno de ellos falla que deben cumplir, el brazo de aire, si no se hace completamente inútil, sin duda perder la mayor parte de su eficacia.

He mencionado extracción de acuerdo con diversas hipótesis de guerra. Decir que las unidades aéreas deben de implementación es indicar una necesidad fundamental de la guerra. Sin embargo, con el fin de satisfacer esta necesidad en el caso de una masa aérea de gran alcance que debe ser puesto en acción de inmediato, es necesario por encima de todo para estudiar la mejor disposición de todas las unidades aéreas en relación con los objetivos de la acción aérea y el despliegue de terrestres y marinas fuerzas bajo

*Comando de 138The El Aire*

las circunstancias de la guerra en particular. Esto significa determinar para cada unidad aérea de la localidad a la que debe ser transferida, y, en vista de la naturaleza de cultivo intensivo de nuestra tierra, lo que predispone al terreno elegido, que de inmediato se puede adaptar como el despegue y aterrizaje de los campos.

Ya he hablado del problema de suministro. Para mantener las fuerzas aéreas en operación eficiente, es necesario que los suministros de todo tipo para llegar a ellos durante el conflicto. Para tener una idea de la enorme carga de trabajo necesaria, sólo tenemos que recordar lo que mostró la última guerra; a saber, que para mantener 100 aviones de primera línea en la operación eficiente, era necesario mantener en reserva 300, y para la industria para producir alrededor de 100 cada mes para su sustitución. Dado que en las guerras futuras fuerzas aéreas serán cosechadas con mayor intensidad y en un número mucho mayor que en la última guerra, el problema de suministro exigirá aún más el trabajo. El verdadero poder de una fuerza aérea depende, entonces, de un número tan grande de coeficientes que ninguno de ellos se puede reducir a cero; y cuando queremos juzgar el valor real de una fuerza aérea hay que tener en cuenta todas las

coeficientes que van a hacer las paces.

El número de aviones por la aviación militar puede poner en el aire significa poco en sí mismo en cuanto al poder de que la aviación, ya que en el verdadero sentido militar, volar no es un fin en sí mismo, sino un medio para llevar a cabo acciones de guerra. Ahora, con el fin de realizar acciones de guerra, medios aéreos deben ser: reunidos en unidades orgánicas; armado en consecuencia; entrenados en el combate aéreo; fácilmente empleado; listo para la movilización inmediata; y así sucesivamente, todos ellos armónicamente coordinado para satisfacer la realidad de la guerra aérea.

CONCLUSIÓN

Estoy seguro de que no puede haber alguien hoy en día que puede mantener sinceramente que el problema del poder aéreo es de importancia secundaria. Más y más cada día, el brazo de aire se está consolidando, su radio de acción se amplió, y su capacidad de carga se incrementó; y constantemente se está elevando la eficacia de los materiales destructivos. Con nuestra situación geográfica y política, todos

*El Comando de el Air139*

nuestro territorio terrestre y marítimo está expuesto a las ofensivas enemigas eventuales de dimensiones imponentes que operan desde bases terrestres. El arco alpino abarca las provincias más ricas y más laboriosos, todos los cuales pueden ser alcanzadas por las ofensivas aéreas enemigas que operan desde las laderas opuestas; y los mares estrechos que nos rodean ofrecen poca protección contra ataques aéreos lanzados desde las costas enemigas.

Nuestras industrias muy concentradas, con grandes centros de población expuesta, la facilidad con que nuestras principales líneas de comunicación se pueden romper, y el grado en el que emplean los recursos hidráulicos, todos nos puso en una posición que temer ofensivas aéreas más que cualquier otra nación. Si por un lado de la barrera de los Alpes nos da el poder para impedir que la puerta de nuestra casa, en la otra banda, debido a la dificultad del terreno y carreteras escasos, favorece un enemigo efectivamente armado en el aire y se inclinó a cortar de su fundamenta nuestras fuerzas terrestres que operan en las montañas.

Si tenemos en cuenta todo esto en serio, no podemos dejar de acuerdo en que el mando de su propio cielo es una condición indispensable para la seguridad de Italia. Sin embargo, aún hoy en día cualquier persona que trata de señalar la importancia de la fuerza aérea en las guerras del futuro se llama un visionario. Se admite que el enemigo nos puede obligar a evacuar ciudades enteras mediante el uso de las ofensivas aéreas; pero se niega que esto puede pesar mucho en el resultado de la guerra, como si un ejército desplegado en los Alpes no se vería afectada por la evacuación de Milán, Turín, Génova y; o como si la evacuación de una ciudad podría compararse a salir de un edificio de apartamentos. A pesar de que se admite que las ofensivas aéreas pueden detener la producción industrial, se sostiene que este pequeño inconveniente puede evitarse mediante la transferencia de las fábricas más al interior, como si todas las plantas industriales no se vieron obligados a intensificar su producción en tiempos de guerra. La idea de que una guerra podría decidirse por el colapso de la moral de la nación se considera paradójico, y esto a pesar del hecho de que la Primera Guerra Mundial se decidió por el colapso de la resistencia moral de los pueblos derrotados.

Los ejércitos involucrados en esa guerra eran sólo el medio por el cual las naciones de cada lado trataron de socavar la resistencia del otro; tanto es así que, aunque el equipo derrotado era el

140 *El dominio del aire*

cuyos ejércitos ganado la mayor y más grandes batallas, cuando la moral de la población civil comenzó a debilitarse, esos mismos ejércitos ya sea disuelto o se rindió, y una flota entera fue entregado intacto al enemigo. Esta desintegración de las naciones en la última guerra fue llevado indirectamente por las acciones de los ejércitos en el campo. En el futuro se llevará a cabo directamente por las acciones de las fuerzas aéreas. En ese radica la diferencia entre el pasado y las guerras futuras.

Un bombardeo aéreo que obliga a la evacuación de una ciudad de unos cientos de miles de habitantes sin duda tendrá más influencia en la realización de la victoria de una batalla de la clase a menudo luchado durante la última guerra sin resultados apreciables. Una nación que una vez que pierde el dominio del aire y se encuentra sometido a incesantes ataques aéreos dirigidos directamente a sus centros más vitales y sin la posibilidad de represalia efectiva, esta nación, cualesquiera que sean sus fuerzas de superficie puede ser capaz de hacerlo, debe llegar a la convicción de que todo es inútil, que toda esperanza está muerta. Esta convicción explica la derrota.

Aun admitiendo-1 de ninguna manera admitir que-que el dominio del aire ejercido con fuerzas adecuadas no pudo vencer al enemigo sin tener en cuenta otras circunstancias, sin embargo es indiscutible que el dominio del aire puede traer materiales graves y daño moral a la enemigo, lo que contribuye eficazmente a su derrota. Por lo tanto, aparte del valor que se puede atribuir al dominio del aire, es de suma importancia que debemos dominar nuestro cielo. La principal preocupación del ejército y la marina debe ser al ver que su propia aviación conquista el dominio del aire; de lo contrario todas sus acciones serán puestas en peligro por un enemigo en el dominio del aire.

Aunque las fuerzas militares y navales aún no están plenamente conscientes del valor de la fuerza aérea, que sienten la necesidad de protegerse contra las operaciones aéreas. El mero hecho de que es posible volar, y volar a cabo operaciones de guerra, debe ser el factor determinante en la modificación de los métodos de combate en tierra y mar. Una sola muestra, un botón: Ya no es posible imaginar los depósitos de combustible en el cielo abierto. Por tanto, debemos considerar seriamente el nuevo factor de antena en sí mismo y su influencia

*El Comando de El aire* 141

a las fuerzas militares y navales no menos que sobre el total de recursos civiles del país. Pero si estamos en condiciones de dominar nuestro propio cielo, estaremos automáticamente en una posición para dominar el cielo mediterráneo, así, es decir, para controlar el mar que debe ser nuestra si queremos crear para nosotros un destino imperial. La Fuerza Aérea Independiente debe convertirse escudo impenetrable de Italia y la espada aguda, para labrarse su futuro.

En la actualidad estas ideas están en la etapa embrionaria, pero lo cierto es que la nación que primero aprende a utilizarlos de la manera correcta tendrá una ventaja sobre todos los demás. Con el tiempo y la experiencia, las fuerzas aéreas independientes de todas las naciones se enfrentarán a una forma similar, ya que hace mucho tiempo sus ejércitos y armadas hicieron. Hoy en día el ingenio todavía puede ser útil; la calidad de mañana solo contará. Gracias a la capacidad natural de su pueblo, aunque más pobre que otras naciones, Italia todavía puede forjar para sí misma una fuerza aérea independiente capaz de comandar el respeto de los demás.

He estado insistiendo en este tema durante años, y tengo la intención de seguir insistiendo en ello, seguro de hacer mi deber como ciudadano y como soldado, y al mismo tiempo de hacer una obra de colaboración sonido en un período en que el nacional gobierno tiene la intención de llevar Italia hacia su futuro brillante. Contamos con todos los elementos necesarios para la creación de una fuente de aire excelente: los pilotos atrevidos, técnicos ingeniosos, grandes gremios de artesanos y artesanos, una situación geográfica única, y un gobierno fuerte, que sabe lo que quiere y cómo conseguirlo. Todo lo que necesitamos hacer es unirse en silencio, el trabajo intenso, con el firme propósito de llegar a la cima y permanecer allí.

La aviación ya se ha despojado de su primitiva, o debería decir deportivo, carácter, y ahora ha entrado en un período de la producción industrial grave. Al principio su objetivo era simplemente para volar; Ahora su objetivo es lograr algo de mérito a través de volar a acortar las grandes distancias en tiempos de paz, para luchar en tiempos de guerra. Hay que entrar en este segundo periodo con la determinación de tratar de hacer algo en el aire, algo mejor que el resto del mundo.

NOTA: Por diversas razones, casi un año pasó entre el momento en el manuscrito de este libro fue a las impresoras y su fecha de publicación. Durante esto

142 *El dominio del aire*

intervalo de aviones 2000 caballos de fuerza se pusieron en servicio por diversas naciones, y se llevó a cabo la construcción de aviones 6000 caballos de fuerza. Estos son los mismos medios de los que realizar la battleplane, un igual del acorazado en el poder de ataque, y la verdadera fuerza aérea independiente de acuerdo con los conceptos que he expuesto en este libro.

Frente a estas máquinas formidables, poderosamente armado, fuertemente blindado, con un radio de acción lo suficientemente amplia como para cruzar el océano, y cada uno capaz de destruir el centro neurálgico de una ciudad, es posible todavía se aferran a los conceptos de la utilización de la avión que prevaleció durante la Primera Guerra Mundial? Un centenar de aviones de 6,000 caballos de fuerza pueden costar tanto como un acorazado; pero la nación que, una vez que ha conquistado el aire, puede mantener en funcionamiento, no 100, pero 50 o incluso 20 aviones de este tipo, habrá ganado con decisión, porque va a estar en una posición para romper toda la estructura social del enemigo en menos de una semana, no importa lo que su ejército y la marina pueden hacer. Ante este estado de cosas, es posible negar que una revolución ha tenido lugar? ¿Es posible negarse a admitir la verdad de la afirmación que forma la base de este libro, a saber, que el dominio del aire es una condición necesaria y suficiente de la victoria?

# libro Segundo

***Los aspectos probable de la guerra del futuro***

*Publicado originalmente como una monografía en abril de 1928.*

### Introducción

Estudio de la guerra, especialmente la guerra del futuro, presenta algunas características muy interesantes. En primer lugar está la inmensidad del fenómeno que hace que pueblos enteros se lanzan unos contra otros, olvidando por un momento que todos ellos llevan el aspecto de los seres humanos, que pertenecen a la misma familia de la humanidad esfuerzo hacia la misma meta de perfección ideal, a convertido en lobos y lanzarse a tormento y un sangriento trabajo de destrucción, como si poseído por la locura ciega. A continuación viene la escala impresionante de la guerra, lo que exige el montaje, ordenar y dirigir hacia las fuerzas único objetivo, la victoria, todo el material formidable y moral de toda naciones-las fuerzas destructivas para lanzar contra el enemigo, las fuerzas productivas que resultan los más destructivos. Esta es una tarea inmensa y variada que aún debe ser hecho con previsión antes de la crisis, y debe ser integrado con fervor durante la crisis, pero siempre científicamente, para que pueda obtener los máximos resultados de los recursos nacionales vierte en ella. Y, por último, existe lo que podría llamarse el aspecto misterioso de la guerra, que, no importa lo difícil que un individuo puede tratar de pensar en ello como algo improbable y lejano, presiona sobre todos, y está envuelto por una pesada velo de misterio en la que lleva en sí, vagamente descried, una eventualidad del futuro.

Para prepararse para la guerra es prepararse para hacer frente a esta eventualidad vagamente sentido del futuro. La preparación para las demandas de guerra, entonces, el ejercicio de la imaginación; nos vemos obligados a hacer una excursión mental en el futuro. Un hombre que quiere hacer un buen instrumento debe primero tener una comprensión precisa de lo que es el instrumento que se utilizará para; y el que tiene la intención de construir un buen

145

146 *Aspectos probables de Guerra Futuro*

instrumento de guerra primero debe preguntarse a sí mismo lo que la próxima guerra será. Y debe intentar. encontrar una respuesta que más se aproxima a la realidad de la guerra futura, para la aproximación más cercana que, más adecuado para hacer frente a la realidad futura será su instrumento. La investigación sobre la guerra del futuro no es, por lo tanto, un pasatiempo ocioso. Es, más bien, siempre presente necesidad práctica. Y si tenemos en cuenta que dicha investigación se propone descubrir la naturaleza del cataclismo que puede venir sobre la humanidad, y que el análisis de la misma no se puede lograr, excepto por el ejercicio de la imaginación dentro de los límites de la lógica rígida, se convierte en un fascinante estudio.

Definir con una mayor medida de la probabilidad cuáles son las formas y las características de las guerras del futuro serán como no es, como algunas mentes perezosas afirman, la provincia de la adivina o el especulador inactivo. Es, más bien, un problema grave, la solución a la que debe ser resuelto por la progresión lógica de causa a efecto.

Hay un método simple para predecir el futuro, simplemente pidiendo de la presente lo que se está preparando para el futuro, haciendo de la causa cuál será su efecto. Mañana es sólo el fruto de la actualidad; y el hombre que predice es como el agricultor que sabe lo que va a cosechar a partir de lo que siembra, o el astrónomo que puede decir el instante preciso en el que se producirá la conjunción de Venus y Marte.

En el período de la historia a través del cual estamos pasando, la guerra está experimentando un cambio profundo y radical en el carácter y formas, como demostraré; de modo que la guerra del futuro será muy diferente de todas las guerras del pasado. Eso hace que el problema sea aún más interesante, porque la guerra del futuro será una cosa nueva y diferente. Voy a tratar de que lo acompañe en esta excursión en el futuro. Nuestro itinerario será simple: vamos a empezar desde el pasado, mirar por encima de la actualidad, y desde allí saltar en el futuro. Vamos a echar un vistazo a la guerra del pasado el tiempo suficiente para volver sobre sus características esenciales; vamos a pedir al presente lo que se está preparando para el futuro; y, por último, vamos a tratar de decidir qué modificaciones se harán en el carácter de la guerra por las causas en el trabajo hoy en día con el fin de señalar sus consecuencias inevitables.

*Aspectos probables del futuro War147*

Va a encontrar el camino fácil y uniforme. No voy a tratar de decirle, porque yo no sé cómo, sobre cuestiones abstrusas o trascendental. La guerra es simple, como el buen sentido. Tal vez yo te digo cosas muy diferentes de lo que se dice comúnmente, pero incluso estas cosas seré el modesto descendencia de sentido común.

**CAPÍTULO I**

En este primer capítulo vamos a simple vista brevemente en la Primera Guerra Mundial y rastrear sus características esenciales. Este es un evento en el que hemos participado, una guerra que hemos-ganado ganado como aliados, y tres veces ganó como italianos: la primera vez por romper nuestros lazos de la Triple Alianza y permitiendo Francia a ganar la batalla del Marne; la segunda vez mediante la introducción de la guerra en un momento crítico para los aliados; y la tercera vez por el líder de los aliados en el camino hacia el triunfo. Esta es, entonces, un evento que debe recordar con emoción, una memoria que debería hacer que el corazón lata más rápido. Sin embargo, si queremos construir una base sólida de partida para nuestro viaje hacia el futuro, tenemos que por el momento ignorar su belleza espiritual y la grandeza moral y examinar desapasionadamente,

La Primera Guerra Mundial fue una tragedia colosal, con todo el mundo por su teatro y la humanidad para su protagonista. Para reconstruir el curso de su acción, debemos refugiaré nosotros mismos a un alto punto de observación y mirar a través del extremo inverso de binoculares, contando el tiempo con la pequeña mano de nuestro reloj, marcando meses en lugar de horas. Si hacemos esto, vemos inmediatamente que la Guerra Mundial aparece un personaje diferente de cualquier guerra anterior, un personaje que llamaré social. Las guerras del pasado eran mayores o menores conflictos entre las fuerzas más o menos imponentes armados. En aquellos días, como ultima ratio, naciones delegadas, por acuerdo tácito convencional, la solución de sus conflictos a los grupos especiales organizados y destinados a ese end.1 El resultado de enfrentamientos BE-

1 Los ejércitos profesionales del pasado, a menudo mercenaries.-Tr.

148

*Aspectos probables del futuro Guerra* 149

tween tales grupos en tierra y mar fue aceptada por las naciones en cuestión, y se resignaron a soportar las consecuencias. Una sola batalla entre unos pocos miles de hombres a menudo era suficiente para decidir el destino de pueblos enteros durante largos períodos de tiempo.

Los jefes de las naciones utilizan para extraer de la gente el material para sus fuerzas armadas, y con ellos jugarían su gran juego de la guerra, la participación de los cuales era a menudo el destino de las personas mismas. El juego de brazos ganados o perdidos, el asunto se resolvió hasta que fue renovado por tropas frescas. Sólo estas tropas, una pequeña parte de toda la fuerza de los pueblos involucrados, a veces una parte muy pequeña de hecho, cuentan en la decisión de esos conflictos. La mayoría de la gente se mantuvo al margen, casi ajeno, si no completamente indiferente a todo el asunto. En resumen, estos jefes de las naciones se jugaban su propia fortuna y la suerte de sus pueblos con peones especiales, llamados ejércitos y armadas, que se muevan sobre las mesas de juego especiales llamados teatros de guerra. El resultado de estos conflictos fueron, por tanto, depende de la cantidad y calidad de los peones y la habilidad de los jugadores. De ahí que el "arte de la guerra", que consistía en un conjunto de reglas y normas para jugar el juego, una codificación de los mejores métodos para: organizar la peones-organización; moverlos -Estrategia y logística; golpeando con ellos las tácticas; reglas y normas, la aplicación más o menos brillante de lo que hizo la fama de grandes capitanes.

Las principales reglas de este juego, aquellos fundamental, intuitiva, llamados principios se mantuvo inalterado, porque los jugadores eran siempre iguales y el juego siempre es el mismo, a pesar de que las formas de los peones cambiaron básicos. Pero incluso si los principios fundamentales no cambiaron, su aplicación en concreto, los casos dependían del jugador; y grandes capitanes eran únicos jugadores inteligentes y afortunados que se encontraron enfrentados por jugadores de calidad inferior, y por lo tanto ganó la apuesta, incluso cuando llevan a cabo menos en sus manos que el enemigo ha hecho. Y eran esencialmente los jugadores que podrían cortar libre de la tradición y revitalizar los métodos antiguos y obsoletos de jugar el juego. De hecho, los grandes capitanes eran hombres con la psicología de los grandes jugadores. Tenían confianza en su propia suerte, la audacia en el momento oportuno, comprensión intuitiva

150 *El dominio del aire*

ing de juego del enemigo, la capacidad de un farol, el arte del engaño y la sorpresa, y la fe absoluta en su última carta.

Esto explica los acontecimientos en la historia que de otro modo parece absurdo. Explica, por ejemplo, el fenómeno de Napoleón llevando sus águilas por Europa con sólo un puñado de hombres. Pero las personas, especialmente en el período justo antes de la Primera Guerra Mundial, comenzaron a darse cuenta de su poder y casi inconscientemente llegaron a sentir que era absurdo dejar que su destino cuelga sobre el resultado de un conflicto luchado por sólo una parte de su fuerza total de . Cuando dos hombres o dos animales luchan hasta la muerte, que tiran todas sus fuerzas en la lucha. Tienen un único objetivo, para ganar. Una vez que los pueblos de las naciones se dieron cuenta de sus individualidades, lo mismo que tenía que suceder en una lucha entre naciones. Toda su fuerza y ​​los recursos estaban destinados a ser introducidos en el juego. Todo el ahorro es inútil para quien está a punto de morir.

El servicio militar obligatorio se había incrementado el grueso de las fuerzas armadas, pero eso no era suficiente; había otras formidables recursos a disposición de las personas, y todos estos, también, tuvo que ser ingresado en el juego. Así, la Primera Guerra Mundial tuvo que, como lo hizo, asumir el carácter de una lucha titánica para la vida y la muerte entre dos coaliciones de los pueblos armados con todas sus energías, todos sus recursos, toda su fe.

En la Primera Guerra Mundial, a continuación, los peones en el juego eran el mismo pueblo, con toda su riqueza espiritual y material. Las fuerzas armadas fueron sólo una de las manifestaciones del poder de los pueblos involucrados en la lucha. En las guerras anteriores las fuerzas armadas habían sido los únicos agentes en el conflicto; en la Guerra Mundial de los agentes eran las personas mismas, y las fuerzas armadas eran simplemente los medios que utilizaron y se mantuvo firmemente en sus manos, siempre y cuando ellos mismos se mantuvieron firmes. Pero cuando, como en el caso de Alemania, la gente comenzó a dar, un ejército sigue siendo fuerte y disciplinado rindió y una flota entera fue entregada intacta al enemigo.

La decisión de tal guerra no podía basarse en el resultado de un juego de peones mueve sobre un tablero de los capitanes más o menos ingeniosos; no podía ser decidido por un hecho puramente militar o una serie de hechos. Grupos de personas muy civilizados, millones y millones

*Aspectos probables del futuro Guerra* 151

de los hombres de conciencia, no podría delegar la decisión en cuanto a su propio futuro, ni permitir su destino para colgar sobre la mayor o menor gallardo movimiento de un condotiero o al heroísmo de una masa armada. Inevitablemente, los dos grupos de naciones tuvieron que entrar en el conflicto directamente, arrojándose en el vórtice con un abandono imprudente; y ninguno de los grupos podría haber resignado a reconocer la derrota, excepto como consecuencia del colapso general completa. Y este colapso no podría haber ocurrido, excepto por un largo y oneroso proceso de desintegración, moral y material, de carácter esencial, un proceso que se produjo casi independientemente de la conducta puramente militar de la guerra.

Esto explica por qué el equipo que ganó las victorias más militares era el lado que fue derrotada. Esto explica la duración de la guerra, porque era necesario para vencer a un grupo de naciones, no sólo un grupo de ejércitos. En resumen, esto explica las condiciones en que se encuentran tanto vencedor y vencido a sí mismos después de la guerra.

Cuando las guerras se decidieron por las fuerzas armadas por sí solos, es decir, sólo una pequeña parte de los recursos de las naciones, todos esos recursos que no se pusieron en el juego permanecido intacta en el caso de ambas vencedor y vencido. Los efectos de la guerra fueron relativo, apenas siente el pueblo, simplemente el hecho de exigir el tributo de los vencidos con el que comenzar el juego de nuevo. Pero la Guerra Mundial agotado los recursos de todas las personas involucradas en ella; como consecuencia de su haber sido decidido por la desintegración completa de todas las fuerzas de un lado bajo la presión de todas las fuerzas del otro lado, los vencedores se quedaron postrados y los vencidos despojado de todo. Las naciones conquistadas fueron destruidos, como herido por un huracán.

Mirando a través de nuestro telescopio invertida, que hoy podemos percibir este carácter social de que la guerra y reconocer sus consecuencias. Hubiera sido útil haber visto por primera vez, ya que el efecto inevitable de causas existentes. Ni habría sido difícil de ver por primera vez. Como prueba de que me tomo la libertad de incluir algunos ex

152 *El dominio del aire*

cerpts de un artículo que apareció en la Gazzetta del Popolo de Turín, en el tema de la ii de agosto de 1914, titulada: "¿Quién va a ganar?"

Decir hoy lo que será el resultado de esta guerra gigantesca parece una cosa atrevida que hacer, pero no lo es. Los elementos de esta lucha formidable son bien conocidos en sus contornos más grandes, ya que se componen de todas las facultades morales de las naciones involucradas y materiales. Hoy las naciones ya no confían su destino a un ejército que, una vez batido, deja la nación golpeada. Hoy la lucha es más grande en su alcance y más complejo de una lucha entre naciones en lugar de ejércitos. En esta lucha, una victoria o una serie de victorias en el campo no es suficiente para decidir el resultado; Más importante es la fuerza de las naciones en cuestión de resistir.

Si tuviéramos que hacer ningún pronósticos, sobre la base de la fuerza y ​​la disposición de los ejércitos, en sus acciones probables, sobre los preparativos mayores o menores de los Estados Mayores, estaríamos cometiendo un grave error, porque estaríamos ignorando el choque reales agentes, las propias naciones, cuyos ejércitos no son sino exponentes en la lucha. No es un caso de los ejércitos franco-rusas desplegadas contra los ejércitos austro-alemanes; más bien, es Francia, Rusia, Inglaterra y dispuestas contra Austria y Alemania. La diferencia es enorme.

En una lucha tan gigantesca la idea de obtener una ventaja por acción a través de las líneas interiores de los ejércitos austro-alemanas es un sueño destinado a llegar a nada. Tarde o temprano, inevitablemente, las potencias centrales se encuentran con que tienen en sus manos todas las de Francia, todos los de Rusia, todos de Inglaterra; y la victoria será para el lado que sabe cómo llevar a la lucha la mayor resistencia de los medios, de la energía, de la fe. Con sus puertos cerrados a ellos, con sus fronteras terrestres sur- redondeadas por los enemigos que luchan por su propia existencia, Alemania y Austria están encerrados en como por un anillo de hierro. Son como un par de jabalíes arrinconado en su madriguera por una manada de perros aullar, que hacen salvaje se apresura ahora a un lado, ahora a la otra, ampliando el anillo a su alrededor en un lado mientras se aprieta en el otro;

En este artículo, escrito durante la primera semana de la guerra mundial, es un pronóstico de que la guerra lo que demuestra que no habría sido difícil prever su carácter esencial. Eso no sucedió; los gobiernos involucrados no fueron capaces de ver lo que estaba destinado a ser el carácter de la guerra a punto de comenzar.

Hoy en día parece imposible creer que la idea de Deutsch-

*Aspectos probables del futuro War153*

*über alles tierra* podría haber echado raíces en la mente de un grupo de cultivo, los hombres inteligentes, como el Estado Mayor alemán, sin duda, era, simplemente a partir de la ejecución de una simple maniobra militar, no importa lo inteligente; y parece aún más increíble que los hombres que gobiernan Alemania, exterior del elemento militar, podrían haber tomado en esa idea y lo hizo suyo. Y sin embargo, por lo que era.

Este absurdo se le dio fuerza porque otros absurdos habían estado trabajando durante mucho tiempo. Como cuestión de hecho, aunque la tendencia era cada vez más hacia total- que la guerra es, interesar a un número siempre creciente de los ciudadanos: una distinción cada vez más nítida entre el poder político y el poder militar se ha elaborado. Cuando los jefes de gobierno descartaron su gente, las dos potencias se superponen; pero con la transformación de los gobiernos en agentes que representan la voluntad del pueblo, una especie de incompatibilidad entre el poder político y el poder militar creció. La guerra llegó a más civiles de interés a través de un proceso de evolución natural, más los civiles dejaron todas las cuestiones relativas a la guerra en manos de una categoría especial de personas, a las que los asuntos militares se encargaron de absoluta fe incuestionable. Un muro fue erigido entre el civil y el militar, una pared que cortó todas las relaciones entre ellos y los cerró lejos de la vista de los demás. Y debido a que las personas en el interior de la pared estaban involucrados en algo que parecía misteriosa a ojos profanos, los de fuera consideró que algo más allá de su comprensión y se inclinaron a él con un respeto casi religioso.

Cualquier juicio pronunciado desde el interior de ese recinto llegó a ser aceptado como indiscutible; y en el estallido de la crisis se puso por completo el destino de la nación en manos de los hombres competentes solamente por definición, que se había quedado fuera de contacto con los vivos, actuando, nación operativo. El poder político dejó de funcionar tras la declaración de guerra, delegando en el poder militar la tarea de hacer la guerra, mientras que la política se sentó junto a la ventana mirando. El poder militar por sí sola parte tendía a limitar las actividades de la política y ampliar el campo de sus propias actividades. El gobierno, por definición incompetente en materia militar, tenía el poder de nombrar y separar Supremo

*Comando de 154The El Aire*

Comandantes. Ahora, nombramiento y cese implica un juicio; y tal juicio era el juicio de un incompetente sobre los cuales descansaba la responsabilidad de la guerra. Obviamente, las naciones tenían que pagar el precio de esta extraña danza de competencia e incompetencia por definición.

Este estado de cosas, todavía existe en muchos estados. En Italia, la sabiduría del Jefe de Estado puso fin a la misma. El jefe del gobierno es también el jefe de las fuerzas armadas, que tiene el control supremo sobre los preparativos para la guerra y, si es necesario, la dirección suprema de su conducta.

El efecto más importante de esta incomprensión del carácter del conflicto era la guerra misma. Habiendo tomado en consideración solamente el ángulo militar y tener confianza de la excelencia de sus planes y la preparación de las fuerzas a su disposición, el Estado Mayor alemán había llegado a la conclusión de que una victoria decisiva se podría ganar de forma rápida y con costos relativamente bajos. Pero esta condena se basó en una evaluación errónea de la situación; sin embargo, fue aceptado en los círculos políticos sin un examen cuidadoso, ya que había venido del órgano competente, por definición, el Estado Mayor. No habían los hombres astutos que gobernaron Alemania sido deslumbrado por la alta reputación del Estado Mayor disfrutó, hubieran examinado la realidad de los problemas involucrados, es muy probable que hubieran adquirido visión más clara de la situación, la improbabilidad de la victoria, y el costo prodigioso del juego. Y tal vez se habrían abstenido de lanzar los dados.

La guerra en tierra se puede dividir en dos períodos: el primero desde el principio a la batalla del Marne; el segundo de la posterior creación del frente continuo hasta el final de la guerra. El primer período, muy corto en comparación con el segundo, fue un período de ajuste, y en la cara de la que presentó un aspecto casi similar a la de las guerras anteriores. Digo "casi similar" porque era una guerra de movimiento, y digo "en la cara de ella", porque los enfrentamientos que caracterizaron no fueron decisivos y llevaron sólo a la formación de la continua

frente, que estaba destinada a convertirse en la forma esencial de la Primera Guerra Mundial para la duración.

*Aspectos probables del futuro War155*

Los planes de guerra alemanes fueron estratégicamente inatacable, sobre todo desde un punto de vista clásico. Ellos eran una reminiscencia de Napoleón y se basan en la famosa maniobra a través de líneas interiores. Quien se encuentra en una posición central, mediante la utilización de sus ventajas pueden ocurrir en uno o más de sus adversarios en la sucesión en la periferia. Por supuesto, con el fin de tener éxito, debe derrotar definitivamente uno de ellos antes que los demás se abalanzan sobre él, o se encontrará rodeado. En el caso de los alemanes, que tenían que derrotar al ejército francés antes de que los rusos podrían lanzar todo su peso en la acción. Por lo tanto, con su poderoso ejército, bien organizado, lanzaron una ofensiva rápida, decidida contra los franceses. Para llegar a través rápidamente, evitaron un ataque frontal girando el ala izquierda francesa. Eso hace que sea necesario pasar a través de Bélgica, pero no dudaron, como estrategia hace que sea imperativo. Sabían que la violación de Bélgica atraería Inglaterra en la guerra, sino que se basó en la falta de preparación del Ejército Inglés. La ventaja estratégica obtenida girando el ala izquierda francesa para llegar a París fue rápidamente considerada perder el equilibrio de la entrada de Bélgica e Inglaterra en la guerra. Una vez que el ejército francés había sido golpeado, habrían tenido mucho tiempo para vencer a los rusos y lo obliga al Inglés podría aumentar en el ínterin. Así, el Estado Mayor alemán, dándose cuenta de que no plenamente la situación y con respecto a la guerra como el tradicional juego de ajedrez en el juego, pon en sus planes clásicos en vigor y no dudaron en llamar la Inglaterra, con todas sus fuerzas, en la guerra contra Alemania.

Los planes de guerra del Estado Mayor francés, con base en las mismas teorías, eran simples y agresivo, independiente de los planes del enemigo y el tamaño de sus fuerzas. Sería difícil imaginar una estrategia más simple que la que siguió a Francia, ya que puede ser condensada en estas pocas palabras: "¡Adelante, y la confianza en la victoria" Nadie en el siglo XIX, el siglo del positivismo, habría pensado de confiar en la seguridad de la nación a una teoría tan ingenuo. Sin embargo, el Estado Mayor francés, sin duda con un alto sentido de patriotismo, pero cerrada en sí misma, una vida

*Comando de 156The El Aire*

aparte de la realidad actual y la influencia de una ideología casi mística, concebido y tratado de ejecutar sólo un plan de este tipo ingenuo hasta que cedió ante el impacto brutal de los acontecimientos.

De hecho, el ejército francés se desplegó todo el camino desde la belga a las fronteras suizas, con un ejército de reserva detrás de su centro; y se instruyó a saltar sobre el enemigo y aplastarlo antes de que pudiera ejecutar cualquier maniobra en absoluto. Tan pronto como se desplegó, el ejército francés tenía que atacar con todas sus fuerzas en ambas alas de forma simultánea. Sin duda, el Estado Mayor francés sabía de la intención de Alemania de convertir su ala izquierda, pero le dio poca importancia a este posible peligro. En caso de que los alemanes pasaron a través de Bélgica, el ala izquierda francesa se suponía simplemente para extenderse aún más hacia el noroeste. Eso fue todo.

Pero comenzó la guerra, el ataque francés se agotó después de algunos éxitos iniciales no concluyentes, el ala derecha alemana abrumado las fuerzas francesas escasos que se oponían a ella, y el 2 de septiembre el Estado Mayor francés ordenó la retirada kilómetro Moo, mientras que Millerand pidió al Consejo de Ministros de declarar París una ciudad abierta. Pero Dios no había escogido para castigar tan severamente Francia. La batalla del Marne vino y la posterior acometidas por ambos lados a los puertos del canal, lo que llevó a la creación del frente continuo.

A partir de ese momento la guerra asumió su carácter predominantemente estática, que duró hasta el final; y es a partir de ese momento que el verdadero conflicto entre las fechas de las Naciones. Todo lo que podría haber hecho esta guerra como las anteriores, cada movimiento tradicional guerra del pasado, desapareció.

En las líneas de contacto, anclados a los obstáculos naturales o políticas insuperables, trincheras fueron excavadas, parapetos levantados, alambradas construidas; hombres, rifles, cañón, y ametralladoras se distribuyeron a lo largo de su longitud; y el juego de tratar de hacer retroceder al enemigo comenzó, ahora, por un lado, ahora en la otra; ahora aquí, ahora allí. Ya no era la guerra en el sentido tradicional de la palabra. Más bien, era una sola batalla sin fin extendiéndose a lo largo de cientos y cientos de kilómetros. Su intensidad se encendió y murió alternativamente a lo largo de varios sectores de su larga

*Aspectos probables del futuro War157*

frente; que se prolongó durante años, durante los cuales sus primeras líneas continuas nunca fueron realmente quebrado, porque tan pronto como se produjo una rotura en cualquier lugar, la cortada termina con prontitud unió de nuevo a lo largo de una línea diferente delante o por detrás.

Fue una guerra estática, no una guerra de ejércitos que luchan entre sí. Fue una guerra de las naciones que sitian entre sí. Era como dos luchadores que, en vez de conseguir sostiene y tratando de precisar el uno al otro, estar hombro con hombro y la tensión el uno al otro, cada uno esperando pacientemente a que el otro colapso de postración nerviosa inducida por la tensión muscular y nerviosa constante. Fue una lucha sin precedentes, con un aspecto totalmente nuevo, una lucha que pone en vergüenza todas las reglas clásicas tradicionales de la guerra.

Maniobras estaba fuera de la cuestión; no se puede maniobrar contra la pared de China. Estrategia era inútil; para la estrategia es el arte de la implementación de masas de hombres en el campo de batalla, pero en esta guerra las masas de hombres ya estaban allí uno frente al otro y rígidamente desplegado. Tácticas, el arte de elegir la propia planta de ataque o defensa, era inútil también, porque en esta guerra no había elección del suelo; sólo había un campo, y nadie podía cambiarlo. No hubo más uso para el arte de la guerra, porque las fuerzas potenciales no podrían entrar en juego; todas las fuerzas materiales que ya estaban en el lugar. Fue una guerra en la que la matanza más brutal continuó sin cesar; era simplemente una guerra de matar y destruir tanto como sea posible.

El establecimiento del frente continuo fue una sorpresa para todos. Fue en oposición directa a todas las teorías actuales y los hábitos de pensamiento de todos los Estados Mayores. No había habido casos anteriores en la historia de las acciones defensivas intentos por establecer una sólida línea de defensa, pero siempre que el atacante había concentrado sus fuerzas y roto a través de él con facilidad. La idea fue considerado herejía y por lo que habría sido llamado por los bancos muy de madera en todas las escuelas de guerra en el mundo de que un atacante tuvo que desplegar su masa de hombres a lo largo de una línea sólida frente a la línea defensiva sólida del enemigo. Pero ahora el pasado había quedado atrás. Las dos líneas se sentaron uno frente al otro y no hicieron nada, pero el martillo el uno al otro.

*Comando de 158The El Aire*

Algo aún más extraño sucedió. Otras naciones entraron en la guerra, e inmediatamente sus ejércitos toman asiento a lo largo de las líneas continuas similiar, siempre a lo largo de la línea más larga posible. Nosotros mismos el 25 de mayo de 1915, desplegado nuestro ejército a lo largo de una línea ininterrumpida desde el Stelvio al mar, y nos encontramos con los austriacos que nos enfrentamos a lo largo de una línea ininterrumpida desde el mar hasta el Stelvio. Ni uno solo de los Estados Mayores habían previsto una nueva forma de guerra tal, y por lo que todos estaban sorprendidos por ella y trató de reaccionar, pero en vano; para el frente continuo fue la brutal, amenazante, la realidad inalterable.

¿Cuáles fueron las causas de este extraño fenómeno, generalizado? Este fenómeno, que se había aparecido a pesar de los hombres que dirigen la guerra, naturalmente, debe haber sido causado por algo de carácter general, presente en todas partes, y no para ser eliminado por la voluntad de los hombres solos.

Eso causa era pura y simplemente la formidable eficacia de armas de fuego, especialmente los de pequeño calibre. Y la razón es que cualquier aumento en la eficacia de las armas de fuego, especialmente las de pequeño calibre, aumenta el valor de la defensiva. Si estoy en una zanja y tengo un arma que dispara un tiro de un minuto, a lo sumo puedo dejar sólo un atacante que viene a mí desde la distancia a un minuto. Si dos enemigos me atacan al mismo tiempo, puedo detener a uno de ellos, pero no el otro. Pero si la pistola se dispara 100 disparos por minuto, puedo parar 100 atacantes viene a mí desde la distancia a un minuto; Por lo tanto, mis atacantes deben numerar 101 para que al menos uno de ellos puede llegar a mí. En el primer caso, que, a la defensiva, puede dar jaque mate un atacante; pero en el segundo caso puedo jaque mate 100. Y nada en la situación ha cambiado, excepto la eficacia de mi arma.

Si en ambos casos puse arriba en el campo lo suficientemente enredo-alambre de púas para frenar el atacante hacia abajo para que le toma 5 minutos para cruzar el campo, en el primer caso puedo dejar de 5 atacantes, y en el segundo caso 500. Nada tiene cambiado, pero la eficacia de la pistola; sino indirectamente a esta eficacia se cambia su valor en el alambre de púas enredo, como en el primer caso que me permite jaque mate 4 atacantes más de lo que podía sin ella, y en el segundo caso 400 más.

Estas consideraciones dan una gran importancia a los sistemas defensivos; es decir, los medios adecuados para proteger la propia brazos-

*Aspectos probables del futuro War159*

las fosas y los medios adecuados para ralentizar el avance del enemigo en las proximidades inmediatas de las trincheras-enredos de alambre de púas y otros dispositivos similares, ya que hacen posible que las pequeñas fuerzas de jaque mate fuerzas mucho más grandes. Por lo tanto, todas las mejoras en las armas de fuego favorecen la defensiva y la ofensiva hacen pagar un precio más pesado, para la ofensiva debe llevarse a cabo con una preponderancia de la fuerza.

En la práctica real el aumento del valor de la defensiva se convirtió inmediatamente y impresionantemente clara. Los ataques más violentos fueron detenidos fácilmente por las fuerzas arraigadas más pequeños, incluso si se improvisaron las trincheras y los enredos. Esto condujo a la cristalización de las líneas, porque ambas partes no fueron capaces de romper una vez que entró en contacto y tuvo que parar y cavar. Después de la batalla del Marne y la prisa por los puertos del Canal, las dos líneas se sometieron a la cristalización proceso por sectores de todo el camino hasta el Mar del Norte. El valor adquirido por la defensiva permitió que las líneas para ser diluido hasta que se extendían sin interrupción desde Suiza hasta el mar, porque incluso cuando se diluían todavía eran inexpugnables, gracias a la fuerza superior de la defensiva.

Nada de esto podría haber ocurrido si las armas todavía había sido el viejo tipo de avancarga. Pero todo el mundo en ambos lados tenía armas de fuego rápido, y sin voluntad humana podría haber hecho ellos se remontan a los métodos tradicionales de hacer la guerra, sobre la base de las armas de avancarga del pasado.

Nadie, con la posible excepción de los alemanes, había previsto tal fenómeno. Por el contrario, la creencia opuesta era prevalente en todas partes-, es decir, la creencia de que las mejoras en las armas de fuego favorecerían la ofensiva. Este concepto se expresa abiertamente en los documentos oficiales y manuales de instrucciones de la época. ¿Por qué se hizo este error técnico, un error obligado a tener consecuencias tan graves? Es difícil decir por qué, pero sin duda se puede decir que debe haber venido de algún tipo de sugestión colectiva. La guerra de 1870 había sido estudiado a fondo por las lecciones que se pueden aprender de él-es tradicional para extraer la instrucción de las guerras anteriores. En 1870 los alemanes habían estado constantemente a la ofensiva, y siempre habían ganado. Ahí-

160 *El dominio del aire*

primer plano, se dedujo que siempre habían ganado porque habían estado siempre a la ofensiva, y el hecho fue ignorado que pudieran mantener a la ofensiva, ya que eran más fuertes. Yendo un paso más allá, se declaró que la ofensiva era la receta adecuada para la victoria. Por lo tanto, la mente militar resultó de todo corazón a la ofensiva, siempre la ofensiva a cualquier precio. En Francia, una corriente de pensamiento que ganó una gran cantidad de suelo en el momento fue tan lejos como para defender que un comandante debe concentrar todo en la ofensiva hasta el punto de que ni siquiera debería molestarse en tratar de obtener información sobre el enemigo.

En maniobras en tiempos de paz la ofensiva era siempre tiene éxito, porque hay árbitro le hubiera ocurrido atreverse a dar ningún crédito a la defensiva. La idea de que la defensiva, aunque nunca decisiva, podría ser de ayuda en la obtención de tiempo y acopio de fuerza, fue completamente ignorado, y la cosa se llevó tan lejos que algunos ejércitos ni siquiera mencionan la palabra defensa en sus manuales de instrucción táctica. No es de extrañar que un hábito mental tales hizo imposible darse cuenta de que el aumento de la eficacia de las armas de fuego aumentó el valor de la defensiva más de la ofensiva. En cambio, el aumento de la eficacia de las armas de fuego fue vista como un aumento en potencia ofensiva, tal vez debido a la idea de que un arma que dispara 100 disparos de un minuto ofende más de una que dispara un solo tiro.

La subida espontánea e inesperada de la parte frontal continua, la sorprendente revelación de la eficacia de la defensiva, y el fracaso de las normas vigentes de la guerra, provocó una desorientación grave. Los más audaces, las tropas mejor entrenadas, más entusiastas fueron detenidos en el alambre de púas por el rápido fuego de fusiles y ametralladoras. Los ataques se repitieron, siempre con los mismos resultados. Se terminó con los atacantes agotar a sí mismos, mientras que los defensores se mantuvieron en posición o se retiraron, y la lucha morirían y esperar para una renovación. Abel Ferry, diputado del Vosgos, tomó parte en la guerra como teniente de infantería, como Subsecretario de Estado, y como miembro de la Comisión del ejército, y murió en el campo de batalla el 25 de septiembre de 1918. Veintidós meses después el comienzo de la guerra, escribió:

*Aspectos probables del futuro Guerra* 161

Único que ha participado en esta guerra puede darse cuenta de lo profundamente ignorante era el Estado Mayor francés del carácter de la guerra, de la potencia de fuego de ametralladora, del valor de alambre de púas, y de la necesidad de artillería pesada. Nuestra mayor general, tener un alto sentido del deber moral y grandes virtudes personales, trabajó muy duro para. prepararse para la guerra, pero por desgracia en la dirección equivocada. Nuestros oficiales del Estado Mayor habían hecho expertos en la guerra napoleónica, pero ignora la función de las fuerzas económicas, industriales y políticos; que no eran expertos en la guerra moderna entre las naciones. La guerra de trincheras, compuesto principalmente de pequeños detalles, no se había previsto ni estudiado. Los grandes estados mayores no saben nada al respecto todavía; que no han vivido, y no han llevado. La experiencia aún no ha permeado de las filas inferiores a la parte superior.

Cuando habían fracasado todos los planes de estrategia, cuando una de las paredes había sido erigida frente a otra pared, la lucha se difundió y coordinada unco. Dado que no hay resultados estratégicos se podían ganar incluso a costa de grandes sacrificios, los ejércitos contendientes tuvieron que resignarse a resultados tácticos. Y debido a que estos resultados tácticos también eran muy costosos, que llegó a tener una gran importancia. Dado que mediante el pago del precio se podría obtener resultados tácticos en cualquier lugar, las acciones tácticas eran la regla en toda la línea. Durante la temporada favorable, después de un buen surtido de hombres y municiones había sido colocado en acciones a gran escala se intentaron periódicamente, las acciones que resultan ser muy costoso en hombres y material, y los resultados en el mejor serían medidos solamente por una hendidura en las líneas enemigas. Después de una larga serie de este tipo de acción, la línea de batalla creció increíblemente torcido y extraño, no a causa de cualquier requerimiento estratégica o táctica, pero de acuerdo con los puntos en los que ocurrieron los diferentes ofensivas de ambos lados ineficaces para detener. Sólo muy de vez en cuando era una ruptura profunda hecha por el frente, e incluso entonces de alguna manera siempre se restableció el frente de batalla. En realidad, sin embargo las acciones -tal vez muy costosos más costosos que en cualquier otra guerra en el pasado, a menudo se llevaron a cabo, cada uno de ellos era solamente un episodio en la única batalla que continuó sin tregua de la batalla del Marne, al final de victoria. e incluso entonces de alguna manera siempre se restableció el frente de batalla. En realidad, sin embargo las acciones -tal vez muy costosos más costosos que en cualquier otra guerra en el pasado, a menudo se llevaron a cabo, cada uno de ellos era solamente un episodio en la única batalla que continuó sin tregua de la batalla del Marne, al final de victoria. e incluso entonces de alguna manera siempre se restableció el frente de batalla. En realidad, sin embargo las acciones -tal vez muy costosos más costosos que en cualquier otra guerra en el pasado, a menudo se llevaron a cabo, cada uno de ellos era solamente un episodio en la única batalla que continuó sin tregua de la batalla del Marne, al final de victoria.

La acción ofensiva es siempre más caro que la defensiva, hasta que tiene éxito en la defensa abrumadora. Después de conquistar, la ofensiva cosecha los frutos de su trabajo en gran medi-

162 *El dominio del aire*

Por supuesto. Pero la ofensiva es una pérdida neta cuando se detiene antes de llegar a su objetivo, porque entonces le cuesta al atacante más de la defensa. Este hecho no fue observada. Pero como la idea de la ofensiva por el bien de la ofensiva, que dio origen a la teoría francesa de la grignotage.2

Esta teoría se basa en la premisa de que los aliados tenían una gran preponderancia numérica sobre las potencias centrales, y el razonamiento fue: Es cierto que cada ofensiva nos cuesta más de lo que lo hace el enemigo; pero puesto que el enemigo tiene menos mano de obra que la que tenemos, al final lo vamos a agotar incluso si mientras tanto tenemos que sufrir pérdidas más graves de lo que hace. Esta teoría banco- rrumpida el arte de la guerra y puesto en grave peligro la victoria final, porque después de los rusos colapsado, los aliados ya no tenían preponderancia numérica, y las grandes pérdidas que habían sufrido ya había tenido un efecto desmoralizador en los ejércitos aliados en el Oeste Frente.

En julio de 1916 Abel Ferry enviado a los miembros del gabinete Viviani un memorándum sobre la operación Woëvre, en la que dijo:

La guerra de desgaste, además de ser un reconocimiento de patentes de la impotencia estratégica, además de conducir a una Francia devastada en el futuro, es una fórmula periodística, no militar; y después de todo, ese tipo de guerra es una guerra contra nosotros mismos. Cuando me reuní con mi regimiento el 18 de marzo, que fue animado por la locura heroica. De mi compañía de 250 hombres fueron al ataque; sólo el 29 regresaron. Lo mismo ocurrió con la octava compañía. En la trinchera alemana, primera tomada, luego perdió, se encontraron con un solo alemán muerto. En el vigésimo séptimo atacamos de nuevo, y de nuevo nos jaque mate. En el quinto, el sexto, el doce de abril vamos atacó de nuevo. Capitán X, defensor de la gloria de Fort Tryon, fue tan lejos como para salir de las trincheras solo a morir. Este valiente regimiento ha perdido ahora toda su fuerza ofensiva, y en el mejor ajuste es sólo para permanecer en las trincheras.

Afirman que para disparar metralla humana contra el enemigo, sin preparación, nos da una ascendencia moral. Pero los miles de franceses muertos se extiende delante de las trincheras alemanas son en cambio los que están dando ascendiente moral a nuestro enemigo. Si este desperdicio de material humano sigue, el día no está lejos cuando se destruyó por completo la capacidad ofensiva de nuestro ejército, ya debilitado seriamente,.

2 Roedura o mordisqueando, como una rata roe o mordiscos.

*Aspectos probables del futuro War163*

Fuera de las grandes ofensivas, para los que se justifican todos los sacrificios, estos pequeños ataques locales, buenos sólo por el bien del comunicado diaria, han significado de 300.000 a 400.000 hombres inútilmente perdidas. Durante el pasado diciembre los ataques contra la Hartmann Willerkopf solo nos cuestan 15.000 hombres sin ganar un solo metro de trincheras.

Y en mayo de 1917, después de la famosa ofensiva Nivelle, que costó tanta sangre Francia sin resultado, Ferry, como relator de la Comisión ejército, terminó su informe de la siguiente manera:

La hora trágica ha golpeado. La moral de Francia ha sido gravemente herido. Algunos soldados en las vacaciones se han escuchado gritos: "¡Viva la paz" Estos son los frutos que estamos recogiendo de los sistemas de guerra siguieron durante estos últimos tres años. El Gobierno francés no ha defendido la vida de los soldados franceses de las políticas irreflexivas del Alto Mando.

La hora era de hecho trágico, no sólo para Francia, sino para todos los aliados. Pétain, que se produjo después de Nivelle, la detección de un colapso de Rusia en un futuro próximo, inauguró una nueva política de evitar acciones ofensivas inútiles con el fin de salvar vidas y mejorar la moral del ejército y la nación misma. Sin embargo, durante todo el verano y otoño de 1917, el Inglés puso en marcha una serie de ofensivas a un costo de más de 400.000 hombres, pérdidas que no podían reemplazar. Y por lo tanto, durante la segunda mitad de 1917, cuando se firmó el Armisticio de Rusia, los aliados estaban por debajo de los hombres y baja en la moral. se restableció un equilibrio sólo cuando las tropas estadounidenses comenzaron a marchar a lo largo de las carreteras de Francia.

El período final de la guerra se caracterizó por un cambio radical en los métodos y políticas. Los aliados dieron cuenta que tenían a su marido fuerzas y ganar tiempo hasta que los refuerzos estadounidenses podrían estar disponibles y ser plenamente capacitados. Los alemanes se dieron cuenta de que la cuestión debe decidirse tan pronto como sea posible, antes de que la ayuda estadounidense, con toda la fuerza posterior de la misma, debe pesar en la balanza. Además, la inversión de su teoría de desgaste anterior, los aliados se dieron cuenta de que sería mejor dejar la ofensiva al enemigo hasta que se agota a sí mismo, a continuación, pasar a la contraofensiva. A partir de ese punto en la conducción de la guerra llevó a la victoria.

El mantenimiento de la iniciativa no significa necesariamente tener la libertad para atacar a voluntad; También puede significar tener la libertad

*Comando de 164The El Aire*

dejar que el ataque enemigo cuando parece más rentable. Este fue el método racional, económica los aliados deberían haber adoptado en el estallido de la guerra; y habrían hecho si sus mentes no habían sido deslumbrado por el mito de la ofensiva. Los aliados habían sido cogido sin preparación, no sólo para la guerra, sino también para la plena comprensión de sus realidades. Deberían haber jugado para el momento de aumentar y poner en juego su fuerza latente, para compensar la preponderancia de hombres y materiales requeridos por el aumento del valor de la acción defensiva. Deben haber evitado cualquier esfuerzo inútil, porque el tiempo era su mejor aliado y el peor enemigo de su enemigo. Siempre hay que hacer lo contrario de lo que se adapte al enemigo, por lo que debería haber tratado de postergar la decisión hasta que tuvieran listos todos los medios necesarios para que sea a su favor.

Si las potencias centrales habían tomado la ofensiva durante este período de espera, tanto mejor; hubieran agotado a sí mismos con mayor rapidez. En lugar de lanzar hombres y municiones contra el enemigo a intervalos periódicos como estuvieran disponibles, sin resultados apreciables, habría sido mejor para ellos para hacer sus líneas inexpugnables, a continuación, la masa detrás de ellos formidables fuerzas que habrían tenido peso potencial hasta el día en que que podrían utilizarse con eficacia en la acción.

La gran pérdida de mano de obra, no siempre justificada, además de ser un error en sí mismo, también resultó ser una desventaja política seria para los aliados, ya que se vieron obligados a reconocer que se trataba de la ayuda estadounidense, que inclinó la balanza a su favor. Esto llevó al lugar dominante de Estados Unidos en el tratado de paz y después.

Esta mirada fugaz a las operaciones de tierra durante la Guerra Mundial nos ha permitido observar las características esenciales de los mismos. Fue una lucha de las naciones, que se hundieron en la guerra con todas sus fuerzas, tratando de romper el uno al otro por el desgaste, enfrentando a un ejército contra el otro en posiciones que no podían pasar de la causa del valor mucho mayor de la defensiva, un nuevo valor dado por la eficacia de las armas de fuego de pequeño calibre. También hemos visto cómo la evaluación equivocada de una técnica mejorada del factor de la pequeña

*Aspectos probables del futuro War165*

armas de fuego calibre hechos por los ejércitos toman el campo moral y materialmente preparado para el tipo de guerra que tendrían que librar. De hecho, todo lo que tuvo que ser cambiado y mucho tuvo que ser realizado más durante el curso de la crisis. la movilización civil se llevó a cabo lentamente. En Inglaterra, el reclutamiento militar se debatió con amargura y al fin; y el programa para el rápido-fuego de artillería pesada fue adoptada por el Estado Mayor francés solamente el 30 de mayo de 1916, después de veintidós meses de guerra. La incapacidad durante el período justo antes de la guerra para responder a la cuestión de lo que la guerra sería como en un futuro próximo, pone en peligro el éxito de la misma, se alargó la guerra, e hizo la victoria más costoso.

Fue la falla de los sistemas, no de los hombres. Teniendo en cuenta las condiciones en las que tenían que actuar, los hombres hicieron todo lo humanamente posible, espoleado por el patriotismo ardiente y ardiente fe. Debemos saludar con reverencia.

Pero incluso la guerra tiene necesidades económicas que no se pueden ignorar. Incluso victoria es un objetivo, un resultado máximo que se debe lograr con un mínimo de medios. En este caso el medio es la sangre de los ciudadanos y el propósito del ahorro del país. La guerra es todo incluido, y nadie se puede permitir que disociarse de él y tomar parte en ella. Durante la época de su mayor esplendor, Roma sacó sus mejores soldados de sus ciudadanos prominentes, todos los cuales eran apasionadamente interesados ​​en el arte de la guerra. Después de haber sido iniciado en la política, el derecho, la administración pública, la filosofía, la oratoria, en una palabra, después de haber conocido y vivido la vida pública romana, jóvenes romanos trataron de obtener comisiones militares para ganar fama y renombre, después de lo cual se reanudó sus carreras políticas y administrativas. César no tiene que pasar por una carrera militar para convertirse en un gran capitán; que utiliza las capacidades naturales que lo habían llevado el éxito en la política. Su genio, inteligencia viva, seguro de la intuición, la adaptabilidad, la firma-contribuido a la fama militar obtuvo.

Era verdad entonces, y será verdad mañana, que el líder de una nación en guerra no debe limitarse a las cuestiones militares, sino interesarse en la vida del colector de la nación y otros. En otras palabras, debe ser realmente un líder.

Si en mirar al pasado podemos ver lo que tenemos errores maíz-

*Comando de la 166La Aire*

Mitted, los errores para los que hay que compartir la culpa, podemos sentir más orgullo en la victoria que ganamos, porque entonces tuvimos que vencer a nosotros mismos, así como el enemigo. Esta es la razón por la que, los que llevan la inmerecida reputación de ser hipercrítico, concibió la idea de glorificar al soldado desconocido como el símbolo sagrado de nuestras magníficas personas, que eran victorioso sobre todos.

## CAPITULO DOS

EN EL ÚLTIMO capítulo hemos examinado brevemente el aspecto de la tierra de la Primera Guerra Mundial, sus características sobresalientes y las consecuencias de un error en la evaluación de un factor técnico. En este capítulo vamos a considerar el aspecto de mar de la guerra, y allí encontraremos que otro factor técnico, éste peculiar del mar, se evaluó erróneamente, un error que supuso casi exactamente consecuencias similares.

Almirante Lord San Vicente vez atacado primer ministro Pitt en la Cámara de los Lores porque parecía favorable al desarrollo de experimentos con el torpedo y submarino. Él le dijo al primer ministro: "Creo que usted es el tonto más grande que jamás haya existido si está a favor de un instrumento de guerra que nosotros, los que dominan el mar no es necesario en absoluto, y lo que si tiene éxito se llevará a que el dominio de nosotros. " Bueno, la gran Inglés primer ministro no era ciertamente un tonto; pero tampoco era Señor San Vicente un falso profeta. Ese instrumento se perfeccionó, y después de casi un siglo llevó el dominio de los mares del Inglés. A pesar de las mejoras del brazo submarino durante los 110 años transcurridos desde Fulton con su Nautilus y su torpedo por primera vez en la historia explotó un barco, el bergantín Dorothea, los técnicos de la Armada Inglés no se dieron cuenta de la verdad de las palabras de lord Saint Vincent. Por lo tanto, el submarino alemán

guerra les cogió por sorpresa y encontró la Marina Inglés totalmente desprevenido.

Durante ese largo lapso de tiempo de algunas personas con imaginación habían previsto y trató de llamar la atención sobre las posibilidades del brazo submarino para la guerra; pero no sirvió de nada. Wells, el novelista Inglés, previó la guerra submarina por completo; sino porque

167

*Comando de 168The El Aire*

fue un novelista y escritor de fantasía, además, la gente seria no podían tomar en serio. Poco antes de la guerra, el Inglés Almirante Sir Percy Scott, famoso innovador en tácticas de tiro de artillería naval y un experto en armas y armaduras, escribió:

Teniendo en cuenta la potencia real del submarino, barcos de guerra se han vuelto inútiles para la ofensiva, así como la defensa; y por lo tanto para mantener en la construcción de ellos sería un desperdicio de dinero ciudadanos contribuyen a la defensa del Imperio.

Pero la opinión de incluso Sir Percy Scott fue hundido por un aluvión de críticas por parte de los defensores de la ultra-superacorazado. Durante las maniobras navales inglesas de 1913 un submarino atacó la nave del Almirante seis veces seguidas, y seis veces el comandante del submarino imprudente recibió el siguiente reconocimiento del Almirante: "Vete al infierno"

Sims Almirante de la Armada estadounidense, escribió:

Hasta la gran guerra, la opinión sobre los submarinos a cabo por la mayoría de los almirantes y capitanes navales fue que eran maravillosos juguetes, bueno para tus hazañas más espectaculares, pero sólo en las localidades cuidadosamente seleccionados y bajo buenas condiciones meteorológicas y del mar.

círculos navales competentes declararon que el submarino podría funcionar sólo por la luz del día y con un clima favorable, que era inútil en la niebla, que tuvo que salir a la superficie para disparar torpedos, que su interior era apto para la vida humana, por lo que las tripulaciones tuvieron que ser cambiado cada semana o así, que no tenía ninguna probabilidad de éxito en alta mar, que necesitaba buques nodriza con el fin de operar, y varios otros tales objeciones. Todo esto a pesar del hecho de que el submarino era ya una realidad tangible!

Estos prejuicios extraños no se disiparon incluso por el hundimiento de la Haya, Cressy, y Abukir, porque, según se decía, estos tres cruceros habían sido hundidos en circunstancias excepcionalmente favorables a los submarinos, mientras navega dentro de una estrecha franja de mar. Sólo después del hundimiento de la audaz en la costa noroeste de Irlanda, varios cientos de millas de la base alemana más cercana, tenían las posibilidades del nuevo brazo empiezan a hacerse realidad.

Los submarinos alemanes [escribió el Almirante Sir Percy Scott] privaron a los barcos ingleses de su libertad de movimiento, ya que a causa de

*Aspectos probables del futuro War169*

ellos sin grandes barcos se atrevieron a salir de una base naval sin ser protegido por una escolta de torpederos y destructores; impidieron que la gran flota de bombardear los puertos alemanes; Se hundieron 100.000 toneladas de nuestros buques de guerra; nos obligó a mantener lo más lejos que pude de costas enemigas; obligó a la flota para ir a las Bermudas con el fin de llevar a cabo simulacros de incendio, y para ocultar los barcos que fueron enviados contra los Dardanelos dentro de la bahía de Mudros, excepto aquellos que fueron hundidos durante la expedición. En otras palabras, se deterioran en gran medida la lucha contra la potencialidad de la flota de guerra más grande en el mundo, que por primera vez en su larga historia se sentía incapaz de salvaguardar Inglaterra.

El juguete había resultado ser un arma formidable, después de todo. Señor profecía de San Vicente se había hecho realidad, e Inglaterra había perdido el comando indiscutible del mar. De hecho, durante la primavera de 1917, cuando la guerra submarina estaba en su apogeo, los círculos navales inglesas y el Gobierno Inglés comenzaron a sentir que la guerra podría perderse debido a la acción submarino. Sobre el principio de abril del mismo año, una reunión entre Admiral Sims de la Marina estadounidense y el almirante Jellicoe, Primer Lord del Almirantazgo, concluyó con este intercambio de opiniones:

"Me parece que los alemanes están ganando la guerra", dijo el almirante Sims.

"Ellos ciertamente si no tenemos éxito en la detención de estas pérdidas, y al mismo tiempo," respondió el almirante Jellicoe.

"¿No hay ninguna solución al problema?" Sims pedido.

"Ninguno que yo sepa, por el momento al menos," respondió Jellicoe.

Este intercambio da una idea de la gravedad de la guerra submarina, tanto más cuanto que los Estados Unidos entró en la guerra en apenas alrededor de ese tiempo. La gran Armada Inglés, dueña indiscutible de los mares, a pesar de tener las armadas francesas e italianas a su lado y también ser capaz de confiar en la ayuda de Estados Unidos, que ya era la derrota de detección por la acción submarino. Ese momento marca la pérdida de la supremacía naval de Inglaterra, la victoria se ganó después a pesar.

La guerra submarina alemana no ganó sus objetivos, por estas razones:

1. Los aliados fueron capaces de oponerse a la acción destructiva de

170 *El dominio del aire*

los submarinos la producción de la construcción naval del resto del mundo, además de su propia.

1. Los propios alemanes no se dieron cuenta plenamente y en el momento correcto el valor del brazo submarino. Si hubieran tenido una verdadera idea del valor del submarino, hubieran asignado a esta parte del brazo del dinero que gastaron para crear la gran flota de superficie que resultó casi inútil; y habrían comenzado la guerra submarina de inmediato al inicio de la guerra, y con un número de submarinos que les han permitido procesar con éxito. Cuando nos detenemos a pensar que a mediados de 1917, cuando la guerra submarina estaba en su apogeo, el número de submarinos alemanes en aguas inglesas nunca fue más de 35 años, podemos tener una idea de la importancia de este brazo.
2. Los alemanes dudaron en poner en marcha su campaña total submarino hasta enero de 1917; perdieron el tiempo en vanas discusiones entre las autoridades militares y políticos, militares y personal naval, y se mantuvieron en dudar incluso después de que hicieron comenzarlo. En otras palabras, eran poco entusiasta al respecto, que siempre es la peor forma de todos, especialmente en la guerra.

Estos retrasos dieron los aliados hora de idear más o menos adecuados medios defensivos, pero no permitieron que Alemania tiempo suficiente para prepararse y construir nuevos submarinos suficientes. Cuando por fin los partidarios de la guerra sin cuartel submarino salieron con la suya en Alemania, ya era demasiado tarde. se inició la construcción de nuevos submarinos, pero la materia prima necesaria mano de obra especializada y se había vuelto escasa. Hacia fines de 1917, esto va a demostrar que hubo poca o ninguna cooperación entre el Estado Mayor alemán y la marina-Mayor General se negó a liberar a la Armada de 2.000 trabajadores cualificados a continuación sirven en el ejército. Incluso las tripulaciones eran difíciles de encontrar debido a la desmoralización engendrada por la inactividad forzada largo de la flota alemana. A pesar de esto la Sección de Historia del Mayor de la Armada francesa se indica:

Habríamos perdido la guerra si los alemanes no habían retraso en el lanzamiento de su guerra sin cuartel submarino, y si el extraordinario valor de sus comandantes y tripulaciones no había sido compensado por las dudas y escrúpulos entretenidos por el Kaiser y su canciller.

*Aspectos probables del futuro Guerra* 171

Por lo tanto, se puede concluir que los aliados ganaron la guerra, en parte por sus propios méritos y en parte por los alemanes; que el fallo de ambos lados para darse cuenta de la realidad de la guerra naval perdió la guerra para los alemanes y el peligro que para los aliados.

entrada de América en el 7 por la guerra de abril de 1917-fue probablemente debido al hecho de que las perspectivas de una victoria alemana fueron más brillantes justo en ese momento, una victoria que habría significado no sólo el destino de los aliados, pero también un gran peligro para Estados Unidos . Por lo tanto los Estados Unidos llegó a tener una posición predominante incluso en asuntos navales, ya que podrían reclamar con algo de verdad que su entrada en la guerra inclinó la balanza, incluso en el campo naval, a favor de los aliados. Por lo tanto, era imposible para los Estados Unidos para consentir en su inferioridad naval a Inglaterra. Se puede decir que una carrera naval entre los Estados Unidos e Inglaterra comenzó tan pronto como la flota americana se puso al lado de la Flota del Inglés.

Sheer Almirante ha escrito:

Hasta ahora pocos países han sido capaces de permitirse el lujo de tener grandes barcos que les han permitido gobernar los mares; pero ahora el submarino ha molestado a esta situación y el temor de la Marina de Inglés como un argumento convincente política ha desaparecido.

Esa es la razón por las naciones más ricas, los que pueden permitirse los grandes barcos para ser utilizados como argumentos políticos convincentes, tiene una aversión decidido para submarinos y declarar, estremeciéndose de horror de justicia propia del tiempo, que son inhumanas.

El aspecto naval de la Guerra Mundial adquirió una característica especial que a veces se ha interpretado erróneamente. Para un observador superficial puede parecer que las funciones de la Armada se habían limitado a atacar el tráfico enemigo y la defensa de su propia. Unos enfrentamientos navales tuvieron lugar, es cierto; pero estaban limitados en su alcance y, por tanto indeciso. Esto lleva a algunas personas, tal vez demasiado muchos de ellos, quiere decir que el propósito esencial de la marina en el futuro será simplemente la defensa de su propio tráfico y el ataque contra el enemigo de. Revistas y periódicos llevan más o menos graves artículos a lo largo de estas líneas.

Pero esta impresión es completamente falso y puede conducir a graves

172 *El dominio del aire*

errores. La lucha naval durante la Guerra Mundial se llevaba a cabo en condiciones excepcionales. La preponderancia de las flotas aliadas sobre el enemigo y de sus excelentes posiciones geográficas y estratégicas constituye tan grandes ventajas que las armadas de las potencias centrales se creían derrotados antes de que empezara la lucha. Dispuestos a. suicidarse, se encierran dentro de sus bases fortificadas, hacen impenetrable por sus propios submarinos, y sentar allí en espera emboscada a una oportunidad, que sólo podía venir a ellos como resultado de un error por parte de los aliados. Las potencias centrales renunció a su tráfico de mar por su propia voluntad y puso sus buques de carga en sus propios puertos o haya mandado internados en puertos neutrales. En realidad, las fuerzas navales aliadas no fueron enfrentados por las armadas enemigas; sin embargo, tenían que mantener constantemente alerta y mantener una vigilancia estricta sobre las flotas que estaban fuera de su alcance, reprimido por su propia voluntad; y que tenían que hacer esto durante todo el tiempo de la guerra, siempre con la esperanza de atraparlos si salieran. Para ellos no era una cuestión de atacar el tráfico enemigo, porque no existía el tráfico enemigo. El enemigo voluntariamente había renunciado a ella. Su tarea consistía en defender su propio tráfico en una emboscada por los submarinos.

Por lo tanto, no hubo guerra naval en el verdadero sentido de la palabra. La flota del Inglés actuó potencialmente, en la medida de su capacidad potencial para la acción obligó al enemigo a callar sus fuerzas navales y renunciar a su tráfico marítimo, sin siquiera esperar a que esta capacidad potencial de convertirse en real. Eso nunca habría sucedido no habían los alemanes sentía su inferioridad naval. Por esta razón, las personas que miran el asunto superficialmente dicen a la ligera que las grandes flotas de superficie, especialmente los grandes barcos, no fueron de gran ayuda o no ayuda en absoluto en la guerra mundial. Tales personas hacen un gran error, y las deducciones que obtienen de la premisa errónea están equivocados.

Como cuestión de hecho, las grandes flotas de superficie ganaron la guerra sin disparar un solo tiro, la guerra momento fue declarado, en virtud de su capacidad potencial; y las consecuencias inmediatas de su victoria naval fue el cese de todo el tráfico enemigo y la desaparición de las fuerzas navales enemigas. El enemigo tenía que confiar en emboscada submarino. acción submarino podría haber revertido

*Aspectos probables del futuro War173*

la situación, es cierto; pero este hecho no le resta el valor de una victoria naval inicial en la superficie. Esto demuestra también que, a pesar de una victoria naval en la superficie es la forma más segura de evitar que el tráfico enemigo, todavía no es una forma segura de proteger el propio tráfico, ya que debe ser defendida desde submarinos, incluso después de una victoria superficie. El lado que obliga a las fuerzas navales del enemigo para esconderse, o de cualquier otra manera les impide navegar, puede atacar el tráfico enemigo con medios de superficie. El no tener que recurrir al brazo submarino con el propósito, y no le pagaría, porque medios de superficie tienen una capacidad para destruir el tráfico muy superior a la de los submarinos.

Por lo tanto, si el submarino ha reducido el exceso de todos los eficacia de las flotas de superficie mediante la eliminación de algunas de sus funciones, no ha reducido en absoluto por lo que la tarea esencial de la marina se refiere, a saber, la lucha y la derrota del enemigo. Una situación naval sería normal cuando había poca disparidad en la fortaleza de las fuerzas contendientes, una disparidad tan pequeño que no haría un lado se consideraba golpeados antes de que comience la batalla. Si este fuera el caso, una guerra naval en el sentido pleno del término tendría que ser combatido.

El "dominio del mar" expresión ha perdido el sentido que tenía en el pasado; es decir, la capacidad de ser libre para navegar mientras que al mismo tiempo por lo que es imposible para el enemigo a hacer lo mismo, ya que sería muy difícil de destruir todas las fuerzas navales de un enemigo que tiene bases navales. Cuando una fuerza naval sale de una batalla naval con su fuerza reducida en gran medida, se hará lo que la flota alemana hizo durante la última guerra, y luego la flota victoriosa tendrá que vigilar el resto del derrotado. Por lo tanto, no tendrá plena libertad para navegar, pero evitará por completo el tráfico enemigo, la defensa de sí mismo y su propio tráfico de la amenaza submarina.

Hoy en día el mando del mar ha de entenderse sólo como un estado en el que el lado que goza de ella tiene mucha más libertad de navegación que el enemigo, un estado similar al que prevaleció durante las marinas aliadas durante la Primera Guerra Mundial. A pesar de que no tenían el dominio del mar en el antiguo sentido, la tenían en la medida de impedir el tráfico enemigo y mantener enemigo

*Comando de 174The El Aire*

Las fuerzas navales embotellada hasta que tuvieron que rendirse. La tarea esencial de una marina de guerra es conquistar ese tipo de dominio del mar; y hasta que se decida tal lucha, ni de la flota puede correr el riesgo de separar las fuerzas de su masa con el fin de defender su propio tráfico o atacar al enemigo. Nada de eso puede ser atendido solamente después de que se ganó la lucha. El lado que gana un comando del mar tal vez va a parar todo el tráfico enemigo, sino que tendrá que defender su propia del peligro de los submarinos.

Esta es la característica diferencia asumida por la lucha naval en la última guerra; pero es una diferencia que no afectó el valor esencial de la flota naval de superficie.

Desde el examen anterior de la Primera Guerra Mundial, podemos extraer las siguientes conclusiones:

1. Fue una guerra entre naciones, y afectó los intereses y el bienestar de todos

los ciudadanos.

1. La victoria fue para el grupo de naciones que logró romper la resistencia del material y moral del grupo enemigo antes de su propia estaba agotado.
2. Los ejércitos funcionaban como agentes de desgaste de las naciones involucradas. De vez en cuando las naciones enviaban a sus recursos, hechos en los medios de guerra, a las líneas de batalla, donde serían utilizados por desgaste. Después de que se han agotado, que fueron reemplazados por otros; y este proceso de desgaste y sustitución continuó hasta que uno de los dos grupos, material y moralmente ex Hausted, ya no era capaz de sustituir a los medios que había utilizado para arriba.
3. Las armadas funcionaban como aceleración y deceleración órganos de attrition-

*acelerador* cuando actúa para prevenir la entrada de recursos para ser utilizado para el reemplazo, y retardando cuando se utiliza para facilitar dicha entrada.

1. Guerra en tierra tomó una forma contraria estática a las intenciones de los que dirigen, la razón de ser de la gran eficacia de las armas de fuego de pequeño calibre, una eficacia que aumentó las dificultades de la ofensiva hasta el punto en que llegó a tener una enorme preponderancia de fuerzas.
2. La guerra terrestre se decidió sólo cuando las naciones habían sufrido un largo,

doloroso proceso de desgaste y ya no fueron capaces de mantener a sus ejércitos material o moralmente.

*Aspectos probables del futuro War175*

1. Debido a la gran preponderancia de las fuerzas aliadas, se decidió la guerra naval antes de que comenzara; Por lo tanto, se desarrolló para los aliados en un periodo largo, fatigoso de vigilar a las fuerzas enemigas, y para las potencias centrales en una larga, espera desmoralizar para tener la oportunidad de atacar a sus enemigos.
2. Aunque los aliados estaban en condiciones de impedir el tráfico marítimo enemigo, que el enemigo había renunciado a su propia voluntad de todos modos, que eran

sin embargo, obligado a defender su propio tráfico del brazo submarino, cuya acción se convirtió durante un período muy peligroso para las posibilidades de éxito de los aliados.

1. Debido a evaluaciones erróneas de los elementos técnicos, ambos ejércitos y armadas fracasaron totalmente de entender las realidades de la guerra, cuando comenzaron a luchar; y eran, por tanto, obligado a remediar los efectos de su falta de preparación adecuada, material y moral, a medida que avanzaban.

Estas son las premisas sobre las cuales podemos basar nuestra excursión en el futuro.

A la vez que podemos decir:

1. La guerra del futuro será una vez más involucrar a todas las naciones y todos sus recursos, sin excepción.
2. Victoria será para el lado que primero logra romper la resistencia del material y moral de la otra.
3. Las fuerzas armadas estarán mejor preparados para la guerra del futuro en la medida en que han respondido correctamente a la pregunta de lo que la guerra será y lo cerca que han sido entrenados para cumplir con sus requerimientos.

Creo que todos podemos estar de acuerdo sobre estos tres puntos indiscutibles.

1. De la guerra en tierra tomada en sí misma, se puede decir que va a asumir un carácter estático muy similar a la de la Primera Guerra Mundial, ya que subsisten las causas de ese carácter y será más importante en el futuro de lo que son ahora .

Desde el armisticio hasta la actualidad, la eficacia de las armas de fuego ha ido en aumento, y se irá aumentando aún más rápidamente en el futuro. Todo está mejorando constantemente, y en todos los ejércitos del número de armas de fuego muy rápidos de pequeño calibre emitidos ha ido aumentando constantemente. En consecuencia, el valor de la defensiva ha mantenido en el aumento, lo que significa que la ofensiva debe tener mayor preponderancia que antes con el fin de ser capaz

*Comando de 176The El Aire*

para romper un punto muerto. Nuevas armas no afectarán a la situación, ya que se encuentran a ambos lados por igual, y siempre tenderán a favorecer la defensiva. acción ofensiva será seriamente difícil, incluso contra un enemigo mucho más débil, especialmente si el enemigo tiene fronteras montañosas que impiden un gran despliegue de fuerzas y complican el problema de suministro. Dado que uno de los dos lados siempre le resultará más rentable para tratar de retrasar la decisión hasta un momento más favorable, ese lado va a ir a la defensiva; y por lo tanto, inevitablemente, la parte delantera continua brotará incluso contra la voluntad de los líderes de la guerra. Para romper frente continuo del enemigo, se necesitarán cantidades prodigiosas de medios, como ninguna nación puede tener listo antes del comienzo de la guerra. Por lo tanto, será necesario seguir durante la guerra conversión de los recursos nacionales en medio de la guerra mediante la intensificación de la producción industrial. Dado que ambas partes van a estar haciendo esto, el estancamiento será difícil de romper a menos que y hasta que un lado sufre desgaste completa de los recursos nacionales. Sin duda, la guerra del futuro será larga, lenta y onerosa.

En general se puede decir que, frentes largos y continuos, se creará en el futuro la guerra como en la guerra mundial, frentes difíciles de romper y fáciles de unir de nuevo en caso de rotura de menor importancia, los frentes que poco a poco se desgasta los recursos de las naciones que luchan hasta que un lado se desploma agotado. Todas las teorías y conceptos de una guerra de movimiento fallarán en contra de estos frentes continuos, ya que, no importa lo que el lado más fuerte le gustaría hacer, la más débil, siendo menos bien preparados y menos confianza, se acogerse a las ventajas de una actitud defensiva , con el fin de detener el atacante y ganar tiempo para crecer más fuerte, mejor preparados, y con más confianza. Inevitablemente, el lado más débil, reforzada por las ventajas de la defensiva, impondrá su voluntad al más fuerte, que, a pesar de ser el más fuerte, no será lo suficientemente fuerte como para abrumar al adversario. La agresividad y la voluntad de maniobra no puede superar el hecho. Es cierto que un ejército debe fomentar la agresividad, porque un espíritu sumiso sería absurdo en un ejército; pero no es menos cierto que si a tope la cabeza contra una pared de piedra con el fin de mostrar mi espíritu agresivo, voy a romper la cabeza sin siquiera estropear la pared. Los hombres con una tarea

*Aspectos probables del futuro War177*

hacer deben estar imbuidos de un espíritu agresivo; pero el hombre que toma las decisiones y da órdenes deben tener una visión clara y saber cómo guiarse por él. Una guerra de movimientos y maniobras será posible sólo después de que el estancamiento de una guerra estática se ha roto.

1. Considerado por sí misma, la guerra naval se enfrentará a un personaje muy parecido a la de la última guerra, teniendo en cuenta el hecho de que la lucha naval primero tendría que ser decidido, excepto en los casos en que uno de los lados tiene una preponderancia inicial decisiva sobre el otro. Si no existe una gran disparidad entre las fuerzas de las dos partes, cada una de ellas tratarán de ganar preponderancia infligiendo pérdidas en el otro. Eso significará la victoria naval, que reducir en gran medida la libertad del lado perdedor de navegación. El vencedor será capaz de evitar que el tráfico del perdedor con sus fuerzas de superficie; mientras que el perdedor tendrá que limitar su acción a la guerra submarina contra el tráfico de la victoria. Sin embargo, el ganador todavía se verá obligado a defender su tráfico de la amenaza submarina del enemigo.

Parecería lógico concluir que, dado que las mismas causas conducen a efectos similares, y dado que todas las causas que dieron forma a las formas de la última guerra que siguen vigentes y no han sufrido cambios sustanciales, la tierra y la guerra naval del futuro, considerados por sí mismos , deben mostrar características similares a las de la última guerra.

## CAPÍTULO III

Pero eso no es el caso, ya que, incluso si no hay nuevos desarrollos han tenido lugar en la tierra, en el mar o bajo el mar, se ha producido un nuevo desarrollo en el aire uno que, debido a que el aire es de la tierra y mar por igual, tiende a cambiar la guerra en su conjunto y también los de sus aspectos peculiares de la guerra terrestre y marítimo. Este nuevo desarrollo es la existencia del brazo de aire, lo que, desde que nació en la época de la Primera Guerra Mundial comenzó, no influyó en gran medida que la guerra.

Para tener una comprensión inmediata del cambio radical del brazo de aire está haciendo en las características y formas de guerra, sólo tenemos en cuenta que se ha alterado de repente las características que eran fundamentales para la guerra desde que el hombre comenzó a luchar contra el hombre. Mientras el hombre estaba ligado a la tierra, todas las actividades humanas, incluyendo la guerra, fueron localizados en la superficie de la tierra. La guerra siempre ha sido el resultado de un choque de dos voluntades y uno, el deseo de ocupar un territorio determinado; por otro, la voluntad de no dejar que se ocupaba. Por lo tanto, cada guerra ha consistido en movimientos de enfrentamientos y de las fuerzas desplegadas en la superficie; una fuerza que trata de romper a través de la fuerza que se opone a apoderarse de la tierra más allá de ella, la otra tratando de repeler a los atacantes con el fin de proteger su propio territorio. Las fuerzas de este modo alineados en la superficie tenían dos propósitos:

Este ha sido el carácter fundamental de la guerra desde su origen hasta nuestros días; y tales eran las funciones esenciales de las fuerzas desplegadas en la superficie hasta el momento de la Guerra Mundial, que presentó el más formidable ejemplo de este carácter fundamental y las funciones de las líneas opuestas de fuerzas. los

178

*Aspectos probables del futuro War179*

posibilidad de dejar la superficie y volar en el aire, que el hombre posee ahora, ha cambiado el carácter de la guerra y reducido las funciones de las fuerzas de superficie, debido a que el carácter de la guerra y las funciones de las fuerzas originadas en el hecho de que la guerra se restringió a la superficie.

En otras palabras, ya no hay ninguna necesidad de romper a través de las líneas enemigas, para alcanzar un objetivo. Las líneas ya no protegen lo que está detrás de ellos. Si se detiene a considerar el nuevo estado de cosas causados ​​por la aparición del brazo de aire, se dará cuenta de que está obligado a producir un cambio radical en las formas y características de la guerra.

Ejércitos y armadas han perdido la capacidad que tenían una vez para proteger a la nación detrás de ellos. Esa nación se abre ahora a enemigo ataque aéreo, independientemente de la existencia y ubicación de su ejército y la marina. El campo de batalla ya no puede ser limitada; que ahora se extiende a todas las tierras y mares de todas las naciones en la guerra. Ya no puede una línea de demarcación ser trazada entre los beligerantes y nonbelligerents, ya que todos los ciudadanos estén donde estén pueden ser víctimas de una ofensiva enemiga. No habrá ningún lugar donde la vida y el trabajo pueden seguir con seguridad y tranquilidad comparativa; la countinghouse será tan expuesto como la zanja, tal vez más; peligro inminente colgará sobre todo y de todos.

Muchas personas piensan que el brazo de aire sólo es un arma mejorado basado en un nuevo invento, como armas de fuego se basaron en la invención de la pólvora, o como los barcos de vapor tomaron el lugar de la vela después de la invención de la máquina de vapor. Estas personas se equivocan. Nunca antes en toda la historia de la humanidad ha aparecido allí un brazo de guerra que puede ser comparado con el brazo de aire. La diferencia ser- interpolar la piedra lanzada por el hombre primitivo y el proyectil disparado por el famoso Bertha es simplemente una diferencia de rendimiento, no de clase. Entre el hombre primitivo y Krupp de se extiende una serie de mejoras en dar fuerza a la propulsión de un proyectil. Pero todas estas mejoras han sido a lo largo de la misma línea de pensamiento; y mientras nos movemos a lo largo de la misma línea de pensamiento que tenemos la evolución, pero nunca revolución. Entre los trirremes y los grandes barcos de vapor no es nada más que una serie de mejoras en los métodos de propulsión de un barco flotante. Desde que el hombre

180 *El dominio del aire*

comenzó a luchar, la guerra se ha librado con idénticos medios de idénticas características en diferentes grados; Por lo tanto, en sus líneas generales la guerra siempre ha sido la misma. Pero la máquina aérea no es una mejora; es algo nuevo, con características propias, y le da posibilidades hombre que nunca ha tenido antes.

Es un factor nuevo y diferente, que trae sus propias características y posibilidades peculiares en el grupo de factores ancestrales que dan forma a las formas y características de la guerra. A partir de este punto la línea gráfica de la evolución de la guerra pierde su continuidad de los efectos de este nuevo factor y vira bruscamente en una dirección completamente diferente. Ya no es una cuestión de evolución; es revolución. Ay de aquel que sigue después de la línea del gráfico de edad durante este período de transición. Se encontrará fuera de contacto con la realidad del presente. Interrumpir violentamente la forma ancestral de la guerra, el brazo de aire por sí mismo ha roto la continuidad evolutiva de la naturaleza de la guerra.

La aparición casi simultánea del brazo-gas venenoso presta todavía punto más agudo a esta revolución. El ataque con gas de cloro de 25 de abril de 1915, se llamó el episodio más aterrador de la última guerra. Además, debe tenerse en cuenta el principio de la era-gas venenoso en la guerra. Hasta el 25 de abril de 1915, parecía que, como había sido el caso desde la antigüedad, la vida humana podría ser atacado solamente por el corte, perforación, o moretones instrumentos manejados por el hombre, o por otros medios que tienen una fuerza de impacto. De los brazos primitivos naturales que habíamos llegado a través de numerosas mejoras a las armas modernas. Desde el hacha de piedra y la piedra de pedernal áspera llegamos a la bayoneta; de tirar piedras a mano, con el rifle, cañón y ametralladora, simplemente sustituyendo la fuerza de expansión de la pólvora para la fuerza muscular, utilizado antes de su invención. Pero al ser golpeado por un proyectil, el uso de la palabra en su sentido más amplio, es necesario en algún momento dado sea en un punto dado a lo largo de su trayectoria. La acción ofensiva del proyectil tanto, es instantáneo y lineal. Pero para ser golpeado por la acción de los gases tóxicos, solo hay que estar dentro del espacio ocupado por el volumen de gas en cualquier momento durante el período en que su acción es eficaz. Por consiguiente, la acción ofensiva de gas venenoso se ejerce en el volumen y duración. El proyectil es inofensivo una vez solo hay que estar dentro del espacio ocupado por el volumen de gas en cualquier momento durante el período en que su acción es eficaz. Por consiguiente, la acción ofensiva de gas venenoso se ejerce en el volumen y duración. El proyectil es inofensivo una vez solo hay que estar dentro del espacio ocupado por el volumen de gas en cualquier momento durante el período en que su acción es eficaz. Por consiguiente, la acción ofensiva de gas venenoso se ejerce en el volumen y duración. El proyectil es inofensivo una vez

*Aspectos probables del futuro Guerra* 181

sus fuerzas de propulsión se gasta; el gas venenoso, por el contrario, permanece activo todo el tiempo que dura dentro de un cierto espacio en la atmósfera.

Un proyectil de 305 es más inofensivo que un niño poco después de que se ha disparado; pero una bomba de gas mostaza es mortal desde el momento de su explosión hasta días enteros después. La cáscara pistola es ruidoso; el gas venenoso está en silencio y, a menudo invisible. La trayectoria de un proyectil puede ser interceptada por superficies adecuadas detrás de la cual el hombre puede protegerse; pero penetra gas venenoso, se expande, entra en cualquier grieta o hendidura, impregna el hombre elemento no puede prescindir por un momento, y por lo tanto puede matar de forma simultánea masas de hombres mayores de grandes extensiones de terreno. El poder ofensivo de gas venenoso tanto, es muy superior a la del proyectil. Cuando tenemos en cuenta que todo en este mundo se somete a la mejora, es claro que el ataque con gas atroz de 25 de abril de 1915, será un juego de niños soldados y civiles del mañana.

Es inútil hacernos ilusiones. Todas las restricciones, todos los acuerdos internacionales realizados en tiempos de paz están destinados a ser arrastrados como hojas secas en los vientos de guerra. Un hombre que está luchando una vida o muerte luchar, como todas las guerras son hoy en día, tiene el derecho a utilizar cualquier medio para mantener su vida. medios de guerra no pueden ser clasificados como humano e inhumano. La guerra siempre será inhumana, y los medios que se utilizan en ella no puede ser clasificado como aceptable o no aceptable de acuerdo a su eficacia, potencia, o nocividad para el enemigo. El propósito de la guerra es para dañar al enemigo tanto como sea posible; y se emplearán todos los medios que contribuyen a este fin, no importa lo que son. Él es un tonto si no un parricidio que estaría de acuerdo en su país' s derrota en lugar de ir en contra de los acuerdos formales que no limitan el derecho de matar y destruir, sino que simplemente las formas de matar y destruir. Las limitaciones aplicadas a los llamados medios inhumanos y atroces de la guerra no son más que hipocresías demagógicas internacionales. Como cuestión de hecho, gases venenosos se está experimentando con y mejoraron en todas partes, y desde luego no con fines puramente científicos. Sólo a causa de su terrible eficacia, gas venenoso se utiliza en gran parte en la guerra del futuro. Esto es Sólo a causa de su terrible eficacia, gas venenoso se utiliza en gran parte en la guerra del futuro. Esto es Sólo a causa de su terrible eficacia, gas venenoso se utiliza en gran parte en la guerra del futuro. Esto es

182 *El dominio del aire*

el hecho brutal; y es mejor mirar de lleno en la cara sin falsa delicadeza y el sentimentalismo.

El avión proporciona los medios para soltar grandes cantidades de gases venenosos sobre los ejércitos y grandes extensiones de territorio. El avión hace posible que la guerra química para producir efectos terribles en amplias extensiones de terreno.

Así escribió el Mariscal Foch hace un rato. De hecho, el brazo aérea puede tomar el gas venenoso a cualquier punto del territorio enemigo. Los dos brazos así combinadas tienen una capacidad mucho mayor ofensiva que cualquier otro brazo empleado hasta ahora. Todo el mundo sabe los terribles efectos del gas venenoso en la Primera Guerra Mundial, y todo el mundo es consciente de que los estudios y experimentos están en marcha en la tranquilidad de los laboratorios químicos en todo el mundo para aumentar estos efectos en intensidad y duración. Cada nación trata de mantener en secreto con el fin de llevar a su enemigo por sorpresa; pero no hay fin de la información publicada, especialmente en el extranjero, sobre las mejores maneras de envenenar personas. por lo tanto, no hay ninguna razón por la que no deberíamos hablar de algunos de ellos.

En los Estados Unidos, el padre de las propuestas más humanitarias y pacifistas, los experimentos se han realizado con los gases que haría que el suelo sobre el cual fueron liberados estéril en los próximos años. La única protección contra estos gases para los seres humanos sería un traje de buceo de algunos especial, material con un aparato adecuado para la respiración artificial. Es bien sabido que hay gases-evaporación lenta cuya acción venenosa duraría semanas. Se afirma que con 8o ó 100 toneladas de gas venenoso, sería posible envolver una gran ciudad como Londres o París, y que con un número proporcional de ocasionar explosiones, incendiario, y bombas de gas venenoso que sería factible destruir por completo los grandes centros de población, debido a que el gas venenoso haría imposible para apagar los incendios.

Los alemanes, siempre un pueblo romántico, han ideado un sistema que ellos llaman el "manto de gas." La idea es liberar, sobre una ciudad, por ejemplo, una nube invisible de gases venenosos más pesados ​​que el aire. Esta nube podría caer lentamente al suelo, destruyendo todo lo que contiene. No hay seguridad, no hay manera de escapar sería dejado, ni en sótanos ni terrazas rascacielos.

*Aspectos probables del futuro War183*

Aviones y gas venenoso se utilizaron en la última guerra, pero estos dos terribles brazos estaban en su infancia entonces, y todavía no se habían desarrollado las técnicas adecuadas para su uso. Aunque poco se puede decir ahora sobre el uso presente y futuro de gas venenoso, un gran número de hechos están disponibles sobre los brazos aéreas. La po- tencialidad de la máquina aérea es aproximadamente diez veces más de lo que era al final de la Guerra Mundial. Las máquinas con 2,000, 3,000, incluso motores de 6.000 caballos de fuerza están en uso hoy en día oa punto de ser construido. En este campo, gracias al ingenio y la iniciativa de Su Excelencia el Honorable Balbo, Italia está por delante de todas las demás naciones. Él ya ha encargado Caproni para construir los aviones 2,000, 3,000, y 6,000 caballos de fuerza. Algunos de ellos están listos ahora, otros están en proceso de construcción. El peso total de la 6, máquina de 000 caballos de fuerza es de aproximadamente 40 toneladas, la mitad de los cuales es útil load.1 En otras palabras, es igual a cuatro vagones de carga suministradas con las alas. Estas máquinas son ideales para trans- porte seguro de los pasajeros a gran velocidad, sino que también hacen que las armas de guerra muy poderosos, cruceros aire verdaderas, cuando está armado con dos cañones, uno prólogo y el otro a popa, con de dieciséis a veinticuatro ametralladoras calibre de mayor de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. 1 En otras palabras, es igual a cuatro vagones de carga suministradas con las alas. Estas máquinas son ideales para trans- porte seguro de los pasajeros a gran velocidad, sino que también hacen que las armas de guerra muy poderosos, cruceros aire verdaderas, cuando está armado con dos cañones, uno prólogo y el otro a popa, con de dieciséis a veinticuatro ametralladoras calibre de mayor de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. 1 En otras palabras, es igual a cuatro vagones de carga suministradas con las alas. Estas máquinas son ideales para trans- porte seguro de los pasajeros a gran velocidad, sino que también hacen que las armas de guerra muy poderosos, cruceros aire verdaderas, cuando está armado con dos cañones, uno prólogo y el otro a popa, con de dieciséis a veinticuatro ametralladoras calibre de mayor de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. Estas máquinas son ideales para trans- porte seguro de los pasajeros a gran velocidad, sino que también hacen que las armas de guerra muy poderosos, cruceros aire verdaderas, cuando está armado con dos cañones, uno prólogo y el otro a popa, con de dieciséis a veinticuatro ametralladoras calibre de mayor de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. Estas máquinas son ideales para trans- porte seguro de los pasajeros a gran velocidad, sino que también hacen que las armas de guerra muy poderosos, cruceros aire verdaderas, cuando está armado con dos cañones, uno prólogo y el otro a popa, con de dieciséis a veinticuatro ametralladoras calibre de mayor de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. con la de dieciséis a veinticuatro ametralladoras de calibre más grande de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo. con la de dieciséis a veinticuatro ametralladoras de calibre más grande de lo habitual, y seis toneladas de bombas. Eventualmente, estos aviones pueden ser protegidos con armadura ligera sobre sus partes vitales. Sus grandes fuselajes les permiten a descender con seguridad en el agua. Al ser multimotored, evitan en gran medida el peligro de aterrizajes forzosos, ya que pueden seguir volando incluso si la mitad de sus motores se detienen, ya que es factible para reparar problemas del motor de menor importancia en el vuelo.

Estas son las máquinas aéreas de la presente y un futuro próximo, máquinas

construida en metal e independiente de los hangares. Las máquinas aéreas de la última guerra se ven como juguetes en comparación. Al pensar en los aviones podemos olvidar las máquinas admirables pero frágiles de antaño, hechos de madera y lona, ​​y estar agradecido de que se está avanzando en la construcción de aviones en progresión geométrica. El 300 caballos de fuerza Caproni convirtió progresivamente un 600-, 1,000, 2,000, y ahora 3,000- y el plano 6000 caballos de fuerza.

Un oficial Inglés ha dado cuenta de que hoy un Independiente

1 Este es uno de los desarrollos Douhet preveía ya en 1909.-Tr.

*Comando de 184The El Aire*

Fuerza Aérea puede liberar en un solo vuelo un peso de bombas superior a la de todas las bombas lanzadas por los aviones ingleses durante todo el tiempo de la última guerra, un peso que se calcula en 800 toneladas. Como cuestión de hecho, se calcula que en la actualidad una fuerza aérea independiente de tamaño normal puede transportar en cada vuelo 1.500 toneladas de bombas, lo que equivale a la capacidad de carga de 10 vagones de carga de ferrocarril.

La flota del Inglés, disparando un tiro desde cada una de sus armas de fuego, puede lanzar un total de 200 toneladas de proyectiles. Por lo tanto, una fuerza aérea independiente puede lanzar bombas que pesan siete veces más que una andanada de toda la flota de Inglés. Pero la Flota Inglés puede disparar sus andanadas sólo contra otra flota, que puede disparar hacia ella, o contra objetivos costeros, que también pueden tomar represalias en alguna medida; mientras que una flota aérea puede lanzar sus bombas en cualquier parte del territorio terrestre o marítimo del enemigo, incluyendo sus puntos más vitales. Mientras que la flota Inglés debe arrojar mucha acero y pequeños explosivos, una fuerza aérea independiente puede bajar mucho más explosivos, gas venenoso, y poco acero. Una fuerza aérea independiente de este tipo tendría un poder ofensivo mucho mayor que la flota Inglés, aunque este último podría hacerse para volar.

Durante la Primera Guerra Mundial la ciudad de Treviso tuvo que ser evacuado; y la evacuación se llevó a cabo mucho antes de ser golpeado por los 8o toneladas de bombas que fueron lanzadas sobre ella. Si esos 8o toneladas habían caído en una incursión, el daño a Treviso habría sido mucho mayor, tanto por los incendios que no se habría podido poner hacia fuera y al efecto en la moral de la población. Una fuerza aérea independiente normal de hoy puede caer 8o toneladas de bombas sobre veinte centros como Treviso; y es lógico pensar que tal acción tendría un efecto incalculable sobre la moral, además de los daños materiales que haría.

Cada día los aviones vuelan de Londres a París y la espalda. Es totalmente factible, entonces, que un millar de aviones pudieran despegar desde el norte de Francia, en cualquier momento y volar sobre Londres tan fácilmente como un millar de aviones podrían despegar desde el sur de Inglaterra y volar sobre París. Nadie puede negar que hoy en día un avión puede transportar una tonelada de bombas de París a Londres. Tampoco se puede negar que 1.000 toneladas de, y veneno-gas explosivo incendiario

*Aspectos probables del futuro War185*

bombas lanzadas en París o Londres podría destruir estas ciudades, el corazón de Francia e Inglaterra.

Deseo que mis lectores pensarían larga y profundamente sobre las posibilidades y las cifras que he mencionado. Ellos son la realidad de hoy en día, no es una visión de lo que puede ocurrir mañana o diez o veinte años a partir de ahora. El hecho innegable es la siguiente: cualquiera que sea la situación de los ejércitos y armadas en la superficie, en la actualidad el plano de aire hace que sea posible lanzar sobre territorio enemigo acciones ofensivas más grande y más fuerte que cualquier acción que se podría haber imaginado. El brazo de aire da los medios para llegar a la más vital de los centros del enemigo, y el gas venenoso hace una ofensiva como aterradora, ya que podría ser.

**Eso** será una inhumana, una atroz, el rendimiento; pero estos son los hechos. Y nadie va a reducir el uso de este tipo de ofensivas terribles, mañana, si es necesario, no importa cuán inhumano y atroz que podrían ser considerados. Hasta el presente, los enemigos podrían protegerse con armaduras y tratar entre sí fuertes golpes en un intento de romper a través de la armadura. Pero el tiempo que duró la armadura, el corazón debajo de ella estaba a salvo. Ahora la situación ha cambiado. Armadura ha perdido su poder protector. Ya no protege el corazón, que puede ser alcanzado por el brazo de aire y paralizado por gas venenoso.

Señor Rothermere escribió:

A partir de ahora ninguna nación puede presumir de la supremacía naval; que es para nosotros Inglés una píldora difícil de tragar, pero tenemos que tragar.

Baldwin, entonces primer ministro, dijo el 24 de julio, 1924:

Es fácil de decir, como hace mucha gente, que Inglaterra debe aislarse de Europa, pero tenemos que recordar que la historia de nuestra insularidad ha terminado, ya que con la llegada de la aeronave ya no somos una isla. No importa si nos gusta o no; ahora estamos indisolublemente unida a Europa.

Esta fue la segunda píldora muy amarga del Inglés han tenido que tragar. Y de hecho, sin marina, sin importar lo poderoso, puede evitar que un enemigo preparado adecuadamente, ya sea Alemania o Francia, de atacar a Londres desde el aire de Londres, la gran metrópoli hasta ahora regocijándose en su inviolabilidad. No puede

*Comando de 186The El Aire*

prevenir un ataque contra sus puertos-mercantiles de su estómago; ni contra sus bases navales de su corazón. La flota del Inglés ha perdido su capacidad de proteger; la seguridad de Inglaterra se encuentra ahora en una fuerza aérea capaz de mantener fuera de la amenaza aérea.

Esta situación a la vez da una idea de los cambios revolucionarios que han tenido lugar en la guerra, y debería ser suficiente para convencer a cualquiera de que la guerra del futuro será inevitablemente completamente diferente de todas las guerras del pasado. Pero significa aún más. Esto significa que la influencia de factores puramente técnicos como el submarino y el avión se extienden más allá de la esfera militar en la política. No hay duda de que el submarino y el avión han alterado la base misma de la situación política de Inglaterra, y ciertamente no en favor del Imperio en el que el sol nunca se pone. Sería interesante hacer un estudio de la influencia política ejercida por medios técnicos; pero estaré satisfecho con mostrar, como espero que tengo, que en una guerra eventual futuro, necesariamente diferente de la anterior, sería extremadamente peligroso no reconocer o evaluar adecuadamente el brazo que el aire es, a repetir los errores de la evaluación realizada en el período justo antes de la última guerra. Por tanto, es importante y necesario para dar una atención apasionada a los efectos del factor de antena en las formas y características de la guerra.

## CAPÍTULO IV

Paso ahora al problema más interesante, el problema del futuro. Esto puede parecer difícil para el lector, pero que es apariencia más que la realidad. Ya hemos establecido nuestro punto bien-nos de partida hemos visto los acontecimientos que han ido madurando. Ahora todo lo que tenemos que hacer es deducir de ellas los efectos que debe seguir. El razonamiento humano tiene este poder adivinar lo que acerca el hombre a Dios. Utilizando el cálculo abstracta como base, Maxwell descubrió y define las ondas electromagnéticas, que no podemos percibir con nuestros sentidos. Sobre la misma base Hertz construyó los instrumentos que les reveló; y Marconi, a su vez los puso a utilizar y les dio a la humanidad. En el asunto que estamos examinando, nos enfrentamos a hechos que nuestros sentidos pueden ver y percibir,

En un libro mío en 192 1 me hizo la siguiente pregunta: ¿No es cierto que el ejército más fuerte desplegado en los Alpes y la marina más fuerte navegando nuestros mares, no podía hacer nada práctico contra un enemigo armado adecuadamente en el aire que estaba decidido a invadir nuestro territorio y destruir desde el aire nuestra comunicación, producción y centros industriales, y sembrar la muerte, la destrucción y el terror en nuestros centros de población con el fin de romper nuestro material y resistencia moral? La única respuesta posible entonces fue: "Es verdad"; hoy la respuesta es la misma, y ​​mañana todavía debe ser la misma, a menos que uno niega que los aviones vuelan y matan gases venenosos, lo que sería absurdo. Como ya he dicho acerca de la última guerra, los ejércitos entonces funcionaban como órganos de desgaste indirecta de

187

*Comando de 188The El Aire*

resistencia nacional, y las armadas como órganos para acelerar o retardar este desgaste.

Mientras que los ejércitos y armadas tienden indirectamente para romper la resistencia del enemigo, el brazo de aire, que tiene la capacidad de actuar sobre la fuente misma de recursos, tiende a romper directamente, a saber, con más velocidad y eficacia. Una vez que se tuvo que contentarse con la destrucción de una batería con conchas; hoy en día es posible destruir la fábrica donde se construyen las armas para las baterías. Durante la última guerra toneladas de explosivos y minas de hierro enteras fueron disparados contra las regiones cubiertas de alambradas con el fin de destruirlos; el brazo de aire puede pasar por alto ese tipo de objetivo y el uso de sus conchas, explosivos y gases venenosos a mucho mejor ventaja. Un ejército puede llegar a la capital del enemigo sólo después frente al ejército enemigo, derrotarlo, y empujándolo hacia atrás por una larga serie dolorosa,, onerosa de las operaciones;

No hay comparación entre la eficacia de la acción destructiva directa e indirecta contra la resistencia vital de una nación. En los días en que una nación puede escudarse detrás de la armadura de cerveza negra de un ejército y de la marina, los golpes del enemigo apenas se sentían por la nación misma, a veces no del todo. Los golpes fueron tomadas por instituciones como el ejército y la marina, bien organizado y disciplinado, material y moralmente capaz de resistir, y capaz de actuar y contrarrestar. El brazo de aire, por el contrario, va a golpear contra las entidades menos bien organizados y disciplinados, menos capaces de resistir, e impotente para actuar o contrarrestar. Es desafortunado, por lo tanto, que el colapso moral y material resultará más rápido y fácil. Un cuerpo de tropas permanecerá firme bajo los bombardeos intensivos, incluso después de perder la mitad o dos tercios de sus hombres; pero los trabajadores en la tienda,

El ataque directo contra la resistencia moral y material del enemigo acelerará la decisión del conflicto, y así se acortará la guerra. Fokker, el famoso constructor de aviones, que entiende la mentalidad de todos sus clientes internacionales, dijo:

No crea que mañana el enemigo hará ninguna distinción entre las fuerzas militares y la población civil. Él usará sus medios más poderosos y terribles, como el gas venenoso y otra

*Aspectos probables del futuro War189*

cosas, contra la población civil, a pesar de que en tiempos de paz que pueden haber profesado las mejores intenciones y suscrito a la limitación estricta de ellos. Se enviarán escuadrones de aviones para destruir las principales ciudades. La guerra del futuro, de la que ahora tenemos una idea vaga, será espantosa.

Fokker es correcto. No nos atrevemos a esperar a que el enemigo para comenzar a utilizar las denominadas armas inhumanas prohibidas por los tratados antes nos sentimos justificados en hacer lo mismo. Esta justificación, inútil en cualquier caso, sería demasiado costoso, ya que dejaría a la iniciativa al enemigo. Debido a la extrema necesidad, todos los contendientes deben utilizar todos los medios sin dudar, si están o no están prohibidos por tratados, que después de todo no son más que trozos de papel en comparación con la tragedia que seguiría.

Esta es una imagen oscura y sangrienta estoy dibujando para usted; pero está obligado a pasar y no hay uso en enterrar la cabeza en la arena. Y la imagen crece aún más oscuro cuando uno se da cuenta de que la defensa contra los ataques aéreos como comúnmente se prevé es ilusoria, debido una vez más a las características esenciales del brazo de aire. Un avión despegando desde el centro de la isla de Córcega, con un radio de 500 kilómetros de la acción, podría atacar, además de todo Cerdeña, cada otro lugar en la península, desde Trento y Venecia, en el este de Termoli y Salerno en el sur. Para defender a todos los centros expuestos a la amenaza potencial de éste avión, tendríamos que distribuir aviones de defensa antiaérea y de artillería a cada uno de estos centros.

¿Cuántos aviones de defensa y el número de cañones antiaéreos que sería necesario para asegurarse de que repeler un plano? Lo acecho de servicio debería organizarse en el suelo para no ser sorprendidos por ella? ¿Cuánto tiempo deben el servicio de vigilancia, los aviones de defensa, y los cañones antiaéreos estar alerta para que pueda hacer acto de presencia, y todo esto sin ninguna certeza de ser capaz de prevenir su ofensiva si debe venir? De todos modos, la cantidad de recursos y la cantidad de energía podría ser inmovilizado para ese tipo de defensa? Y todo por un avión solitario, lo que podría llevar a cabo la inmovilización de todos estos recursos y energías más que por su existencia potencial, sin necesidad de despegar y volar en absoluto.

Si ese avión solitario se multiplica por cien o por un tú.

190 *El dominio del aire*

arena, en otras palabras, si tenemos en cuenta el tamaño de las fuerzas aéreas que tendría que hacer frente en caso de guerra, nos daremos cuenta de inmediato que la acción defensiva nos obligaría a inmovilizar con un fin puramente negativa una cantidad mucho mayor de los recursos de las que nosotros, tal vez sería atacar de manera mucho más grande que no podíamos permitir. ¿No sería mejor renunciar esta actitud pasiva y costoso y enviar contra esa amenaza, que podría convertirse en una pesadilla, una fuerza aérea ofensiva de los nuestros que iría en busca del enemigo y destruirlo en su nido, lo que puso poner fin a la pesadilla y la amenaza? Esto no sería la mejor salida, la forma en que lograr el máximo con lo mínimo?

El brazo de aire es eminentemente ofensivo, pero totalmente inadecuado para la acción defensiva. De hecho, quien lo utilizó defensiva estaría en la situación absurda de tener una fuerza aérea defensiva mucho más grande que una ofensiva del enemigo. A pesar de que no había reglas exactas para las ofensivas aéreas a gran escala en la última guerra, los que se llevaron a cabo con determinación tuvieron éxito. Bombardeamos Pola cada vez que nos vino, y los austriacos seguimos bombardear nuestra Treviso hasta el Día del Armisticio, aunque nuestra aviación estaba en la preponderancia durante los últimos meses.

En Inglaterra hace unos meses se realizó un experimento en la defensa aérea de Londres. La defensa tenía a su disposición el mayor número de aviones como el lado ofensivo, además de las baterías antiaéreas y de la organización. Además, se sabía que los días en que se intentaría la ofensiva. El lado ofensivo, iguales en fuerza a la defensiva, tenía su objetivo limitado en el tiempo y en el espacio. Todas las condiciones estaban a favor de la defensa; pero el experimento demostró que Londres hubiera sido bombardeada.

Por lo tanto, la defensa aérea debe limitarse a la organización de todos aquellos medios que menoscaben los efectos de las ofensivas aéreas, como la descentralización de los órganos vitales, preparación de refugios antiaéreos, medidas de protección contra los gases tóxicos, y medios similares. Sólo un centro de excepcional importancia debe ser defendida por la artillería antiaérea, porque sería físicamente imposible tener tanto como sería necesario para defender a todo el territorio nacional de manera eficaz. He oído que 300 baterías antiaéreas haría

*Aspectos probables del futuro Guerra* 191

que sea necesario para defender a Milan con un cierto grado de eficacia. Cuántos serían necesarios para asegurar la seguridad de todos los centros importantes de Italia? La situación es la misma para las ofensivas aéreas como para los navales. Dado que sería imposible defender toda la costa, o incluso los puntos costeros más importantes, desde una ofensiva naval, la defensa se limita a los puntos más importantes desde un punto militar de las bases dejando navales vista fortificados con todos los demás puntos sin defensas, incluso las grandes ciudades marítimas, la protección que se confían a la flota. Del mismo modo, la protección del territorio nacional a partir de las ofensivas aéreas se atribuya al brazo aérea, que será capaz de repeler, derrotar y destruir la fuerza aérea del enemigo.

Sólo hay una forma válida para defenderse de las ofensivas aéreas: a saber, para conquistar el dominio del aire, es impedir que el enemigo volando, sin dejar de asegurar esta libertad para uno mismo. Para impedir que el enemigo volador, hay que destruir sus medios de volar. Sus medios se pueden encontrar en el aire, en el suelo en campos de aviación, en los hangares, en las fábricas. Para destruir los medios del enemigo de vuelo, uno debe tener una fuerza aérea capaz de destruir a donde quiera que se encuentren o se están fabricando. En línea con este concepto, he estado predicando durante años la necesidad de una fuerza aérea independiente, una masa de medios aéreos adecuados para luchar una guerra aérea para conquistar el dominio del aire.

Durante la última guerra este concepto era desconocido. Aviación se utiliza como medios auxiliares destinados a facilitar e integrar las acciones de tierra y mar. No hubo verdadera guerra aérea; hubo luchas y enfrentamientos aéreas, pero sólo, limitados, aislado, queridos a menudo individuales parciales. victoria aérea no fue buscado, sólo se preponderancia aérea. Hasta el día de armisticio hubo acciones aéreas auxiliares llevadas a cabo por ambos lados en proporción a las fuerzas disponibles. Hoy las cosas son muy diferentes; la magnitud de las posibles fuerzas aéreas conduce a la guerra aérea real, la lucha entre las masas de medios.

Sin entrar en detalles, que estarían fuera de lugar aquí, podemos entender fácilmente que una fuerza aérea independiente capaz de combate aéreo y de bombardear la superficie puede apuntar a la conquista del dominio del aire, ya que puede destruir enemigo

192 *El dominio del aire*

significa aérea en el aire o en el suelo, dondequiera que se encuentren o fabricados. A través de su ofensiva aérea, por lo tanto, una fuerza aérea independiente puede reducir medios aéreos del enemigo para un mini. madre, insignificante en relación con la economía de la guerra en general. Cuando se obtiene un resultado tal, se ha ganado, puesto que ha conquistado el dominio del aire.

El dominio del aire lleva consigo las siguientes ventajas:

1. Se protege el propio territorio y mares de ofensivas aéreas enemigas, porque el enemigo se ha hecho incapaz de llevar a cabo ofensivas. Protege, por lo tanto, la resistencia del material y moral de la nación de los ataques directos y terribles por el enemigo.
2. Expone el territorio del enemigo a las propias ofensivas aéreas de uno, que se pueden realizar con la mayor facilidad, porque el enemigo se ha hecho incapaz de actuar en el aire. Por lo tanto, facilita un ataque directo y aterrador sobre la resistencia del enemigo.
3. Se protege completamente las bases y líneas de comunicación del propio ejército y la marina de uno, y amenaza a las del enemigo.
4. Evita que el enemigo de ayudar a su ejército y la marina desde el aire, y al mismo tiempo asegura ayuda aérea para el propio ejército y la marina de uno.

A todas estas ventajas hay que añadir el hecho de que el que tiene el dominio del aire puede impedir que el enemigo la reconstrucción de su fuerza aérea, ya que puede destruir las fuentes de materiales y los lugares de fabricación. Esto es equivalente a decir que la conquista del aire es definitiva.

En consideración de las ventajas que se derivan del dominio del aire, hay que reconocer que el dominio del aire tendrá una influencia decisiva en el resultado de la guerra.

He dicho que el dominio del aire es definitiva, ya que el que conquista que puede impedir que el enemigo la reconstrucción de sus fuerzas aéreas. Pero hay más que eso, el que tiene el dominio del aire puede aumentar sus propias fuerzas aéreas de su agrado. La nación dominada en el aire debe sufrir sin posibilidad de combatirlas las ofensivas aéreas realizadas por el enemigo a su territorio-ofensivas que aumentarán como el enemigo aumenta sus fuerzas aéreas ofensivas. Su ejército y la marina serán poder-

*Aspectos probables del futuro War193*

menos frente a estas ofensivas. Aparte de los daños materiales, cuán grande debe haber los efectos morales tanto en la nación soportar esta pesadilla y en sus fuerzas armadas, que sería consciente de su impotencia para ayudar?

A su vez el ejército y la marina verán sus líneas de corte de comunicación y sus bases destruidas; el envío de suministros de la nación a sus fuerzas armadas sería cortado por completo o se hace irregular y peligrosa. Simplemente instalaciones en puertos mercantiles enemigas destruyendo, la Fuerza Aérea Independiente dominante puede cortar el tráfico marítimo, incluso si la nación enemiga es capaz de proteger sus vías marítimas. Entonces no es lógico suponer que una nación se coloca en una posición de inferioridad tales comenzaría a la desesperación de un resultado favorable de la guerra? Y no que sea el principio del fin?

Si se piensa en ello se dará cuenta de cuán cierto es. Dominó desde el aire, Inglaterra se perdería. Su magnífica flota, su predominio naval, sería en vano. Incluso si su marina mercante podría llevar el suministro a sus puertos, no podían ser descargados y enviados. El hambre, la desolación y el terror se acechar el país. Estas son algunas de las probabilidades de la guerra por venir. ¿Es que no revolucionar todas las ideas anteriores sobre el tema?

La conquista del dominio del aire será una condición necesaria de las guerras del futuro, incluso si no asegura la victoria por sí mismo. Siempre será necesario; será suficiente, siempre y cuando la Fuerza Aérea Independiente se queda con la fuerza suficiente ofensiva para aplastar el material y la resistencia moral del enemigo. Si la Fuerza Aérea no se queda con la fuerza suficiente, el conflicto será decidido por las fuerzas de mar y tierra, cuya tarea será facilitado en gran medida por tener el dominio del aire de su lado.

Teniendo en cuenta la importancia decisiva de la conquista del dominio del aire, es imprescindible ponerse en condiciones de llegar a este objetivo. Es esencial contar con una fuerza aérea independiente capaz de luchar una batalla aérea, el más potente posible dentro de los propios recursos; y para tener esto, es necesario hacer uso de todos los recursos disponibles de la nación. Este es el principio inflexible que defiendo, lo que no hay excepciones; de los recursos desviados de ese fin esencial, o sólo se utiliza en parte, o nada en absoluto,

*Comando de 194The El Aire*

reduciría las posibilidades de conquistar el dominio del aire.

He mostrado cómo la defensa aérea exigiría la inmovilización de una mayor cantidad de medios que no sean las necesidades de delito, ya que el valor de defensa aérea del brazo es mucho menor que la ofensiva. Un centenar de aviones ofensiva empleados por una fuerza aérea independiente valdrían más de 500 o 1000 utiliza la defensiva. Si el enemigo debe conquistar el dominio del aire, nuestro ejército y de la marina aviations auxiliares serían destruidos sin ni siquiera tener la oportunidad de entrar en acción; pero si conquistamos, nuestro victorioso de la Fuerza Aérea Independiente sería capaz de dar una ayuda sustancial para el ejército y la marina. Por lo tanto, la aviación auxiliar será inútil en el primer caso, superfluo en el segundo.

En consecuencia, digo: No defensa aérea, ya que es prácticamente inútil. Sin la aviación auxiliar, porque es prácticamente inútil o superfluo. En cambio, una sola fuerza aérea independiente, para incluir todos los medios aéreos disponibles a la nación, ninguno excluido. Esta es mi tesis. Algunas personas lo llaman extremistas; pero en realidad es sólo una tesis que se diferencia de la tesis de la media. Este último es siempre una mala solución, y en tiempos de guerra la peor de todas. En apoyo de esta tesis me pone en conflicto con los oponentes valerosos que tienen una opinión diferente; pero estoy seguro de que voy a ganar esta batalla too.1

Dado que la única manera de defenderse de las ofensivas aéreas es atacar y destruir las fuerzas aéreas enemigas, y puesto que todos los recursos desviados de este objetivo fundamental podría poner en peligro los propios posibilidades de conquistar el dominio del aire, el principio fundamental de la guerra aérea es la siguiente: resignarse a soportar las ofensivas aéreas enemigas con el fin de causar los mayores ofensivas posibles sobre el enemigo.

Al principio este principio parece atroz, especialmente cuando se piensa en el sufrimiento y el horror que sería causada por las ofensivas aéreas. Pero ese es el principio sobre el cual se basan todas las acciones de guerra. Un comandante del ejército se resigna a la pérdida probable de cien mil hombres si puede causar una pérdida más grande en

1 Las "batallas" a que se refiere Douhet eran sus batallas para un mando unificado, un ministerio de aire, y la creación de una fuerza aérea independiente distinto del aire auxiliar force.-Tr.

*Aspectos probables del futuro War195*

el enemigo, una pérdida que, sin tener en cuenta el número de hombres involucrados, podría llevar a la victoria. Un comandante de una flota se resigna a la pérdida de algunas de sus unidades con el fin de hundir más del enemigo. De la misma manera una nación debe resignarse a soportar las ofensivas aéreas del enemigo para infligir más pesados ​​sobre él, ya que la victoria viene solamente a través de infligir más daño que uno sufre.

Cuando se aplica este principio general de la guerra a la guerra aérea, que nos parece inhumano debido a una noción tradicional que debe ser cambiado. Todo el mundo dice, y está convencido de ello, que la guerra ya no es un enfrentamiento entre ejércitos, pero es un enfrentamiento entre naciones, entre las poblaciones enteras. Durante la última guerra este choque tomó la forma de un largo proceso de desgaste entre los ejércitos, y que parecía natural y lógico. Debido a su acción directa, el brazo de aire enfrenta a las poblaciones directamente en contra de las poblaciones, las naciones directamente contra las naciones, y acaba con la armadura de intervención que los ha mantenido separados durante las guerras pasadas. Ahora bien, es en realidad poblaciones y naciones que vienen a golpes y aprovechar la garganta del otro.

Este hecho se agudiza esa noción tradicional peculiar que hace que las personas lloran al oír hablar de unas pocas mujeres y niños muertos en un ataque aéreo, y los deja indiferente a escuchar de miles de soldados muertos en acción. Todas las vidas humanas tienen el mismo valor; pero debido a la tradición sostiene que el soldado está destinado a morir en la batalla, su muerte no les molesta mucho, a pesar del hecho de que un soldado, un joven robusto, debe considerarse que tiene el valor máximo individual en la economía general de la humanidad.

En el empleo de los submarinos los alemanes tenían un fin en vista de que, como hemos visto, llegaron cerca de alcanzar. Fuimos justificados en la estigmatización de la guerra submarina tan atroz con el fin de jugar con la sensibilidad de la opinión pública mundial. Que era de nuestro interés, y que tenía derecho a hacerlo. Pero la verdadera razón por la que nos preocupaba no era que era inhumano, sólo que era peligroso para nosotros. En comparación con la carnicería causada por los medios reconocidos como humana y civilizada, que asciende a millones de muertos y millones de mutilados, los aproximadamente 17.000 víctimas del submarino son insignificantes. Si la última guerra había sido del todo una guerra submarina, que habría sido

*Comando de 196The El Aire*

decidido con mucha menos sangre. La guerra tiene que ser considerada como una ciencia sin emoción, sin importar lo terrible que una ciencia.

Una gran furor se elevó sobre los submarinos dejando los náufragos a su destino sin darles ninguna ayuda. Pero los submarinos sólo se estaban haciendo al igual que el Inglés cuando, después de una de sus naves fue torpedeado en el acto de recoger a los supervivientes de otro barco, el comandante ordenó que naufragaron los hombres deben ser abandonados a su suerte para evitar el ataque con torpedos de los equipos de rescate ; y en este caso los hombres en cuestión eran compañeros ingleses, no enemigos. La guerra es la guerra. Cualquiera de los dos hace la guerra o uno no lo hace; pero cuando uno hace, uno debe hacerlo sin guantes y sin adornos a cada lado. La francesa Jeune École defendió las ideas sobre este tema muy parecido a los alemanes. Cualquier persona que le gusta pretender que la guerra es algo diferente de lo que es, se pone en desventaja debido a que el pensamiento.

Cualquier distinción entre beligerantes y nonbelligerents ya no es admisible en la actualidad, de hecho o teoría. No en teoría, porque cuando las naciones están en guerra, todo el mundo toma parte en ella: el soldado que llevaba su arma, la mujer carga de proyectiles en una fábrica, el cultivo de trigo agricultor, el científico de la experimentación en el laboratorio. No, de hecho, porque hoy en día la ofensiva puede llegar a cualquier persona; y se empieza a ver ahora como si el lugar más seguro puede ser las trincheras.

Guerra se gana por aplastamiento de la resistencia del enemigo; y esto se puede hacer más fácilmente, más rápido, más económico y con menos derramamiento de sangre atacando directamente que la resistencia en su punto más débil. Cuanto más rápida y aterradora los brazos son, más rápido se alcanzarán los centros vitales y cuanto más profundamente que afectará a la resistencia moral. De ahí que la guerra más civilizada se convertirá, debido a daños serán correspondiente al número de personas involucradas. Las mejores armas son capaces de atacar a los ciudadanos en general, los intereses más particulares se ven perjudicados directamente, menos guerras serán, para que la gente no será capaz de decir nada más: "Hagamos todo el brazo para la guerra, pero ir y hacer la lucha."

Una creencia generalizada de hoy en día es que las guerras comenzarán en el aire, y que las acciones aéreas a gran escala se llevó a cabo incluso antes de la declaración de guerra, porque todo el mundo va a estar tratando de

*Aspectos probables del futuro War197*

obtener la ventaja de la sorpresa. la guerra aérea será intensa y violenta a un grado superlativo; para cada lado se dará cuenta de la necesidad de infligir al enemigo las mayores pérdidas posibles en el menor tiempo posible, y de librar el aire de medios aéreos enemigos con el fin de evitar cualquier posible represalia de él. Fuerzas Aéreas independiente lanzarse contra sus enemigos y tratar de repetir sus ofensivas lo más rápidamente posible con el fin de comprimir el esfuerzo en un espacio de tiempo tan corto como sea posible. Por lo tanto, la guerra en el aire será decidido por las fuerzas aéreas que se encuentran en el bienestar y listo cuando estallan las hostilidades. No se puede confiar en las fuerzas del ser activados durante la guerra. Uno que está derrotado no será capaz de crear otra fuerza aérea. Todas las fuerzas disponibles deben ser arrojados a la batalla a la vez; todos los medios reservados para algún otro uso será mucho menos peso en la escala de destino. El principio de la masa debe ser seguido de forma implícita.

En la guerra terrestre es posible confiar en la defensiva para compensar la disparidad de fuerza y ​​ganar tiempo para cavar zanjas, vomitar alambradas, y ocupar posiciones fuertes; pero nada en el aire del tipo que es posible. El aire es uniforme en todas partes, y no hay ninguna posibilidad de detener en cualquier lugar y hacer un soporte para ganar tiempo. En el aire, las fuerzas que luchan son tan desnuda como espadas.

El intenso, violento, desnudos, la acción inmediata, la imposibilidad de ganar tiempo y crear nuevas fuerzas, la rapidez y eficacia de las acciones aéreas, todos llevan a la conclusión de que el conflicto aérea se llega a una decisión rápida. La longitud de la última guerra, como he mostrado, fue causado por el gran valor adquirido por la defensiva. En el aire la defensiva no tiene ningún valor en absoluto. El que no está preparado se pierde. La guerra aérea será corta; uno de los dos lados ganará rápidamente una preponderancia que significará el comando del aire, un comando que, una vez adquirida, será permanente.

Sin lugar a dudas una decisión vendrá en el aire antes de lo que en tierra y mar. En consecuencia, el ejército y la marina tendrán que estar preparados para luchar en aunque dominó desde el aire, porque tal eventualidad, no importa lo que podemos pensar en él, tendrá que ser tenido en cuenta, aunque sólo sea por un corto tiempo .

¿En qué situación se un ejército y la marina se encuentran si estaban dominados desde el aire? Hasta el presente, la guerra terrestre

*Comando de 198The El Aire*

y el mar ha dependido principalmente de la seguridad de las bases y líneas de comunicación. Ocupando las bases del enemigo o cortar sus líneas de comunicación fue un éxito táctico y estratégico brillante, porque puso al enemigo en dificultades y peligros. Si un ejército y la marina fueron dominados desde el aire, este mismo hecho expondría sus bases y líneas de comunicación, no sólo a las ofensivas enemigas, pero a las ofensivas que no podían contrarrestar de manera efectiva; lo que significa que un ejército y la marina dominó desde el aire serían permanentemente prácticamente aislada. Por lo tanto-y tenga en cuenta también esta consecuencia inevitable, si un ejército y la marina quieren mantener su potencialidad de la acción incluso cuando dominó desde el aire, deben organizar sus formas y métodos de acción para que sean lo más independiente posible de sus bases y líneas de comunicación.

El problema con el que el brazo de aire se enfrenta al ejército y la marina es un formidable uno; pero es imprescindible que ser resuelto, aunque radical y de largo alcance cambios tienen que hacerse. Si no se resuelve, la eficiencia de un ejército y de la marina sería anulado casi automáticamente por la conquista del enemigo del dominio del aire. Debido a su equipo pesado y de gran consumo, los enormes ejércitos modernos tienen que ser respaldada por un gran servicio regular de suministro por ferrocarril y carretera. Si este servicio se interrumpe, hecho irregular, o cortar, significa que el debilitamiento del ejército que se basa en él y el debilitamiento de su poder de ataque. También podría privar al ejército de su fuerza, tal vez incluso inmovilizarlo y que sea impotente. Un ejército dominó desde el aire puede ser el más fácilmente puesto en una situación precaria, más intenso, regular, y un servicio de suministro continuo que necesita. Para visualizar una situación así, sólo tenemos que imaginar nuestra ejército desplegado en los Alpes occidentales, y sólo cuatro de nuestros centros ferroviarios destroyed- Ceva, Nizza Marrittima, Asti, y Chivasso. Como resultado no hay suministros podrían alcanzar el ejército de las provincias de Lombardía y Liguria, es decir, de su propio país. Ahora, estos cuatro centros de ferrocarril están a punto de distancia de vuelo a media hora de la frontera, y nadie puede dudar de la capacidad de un enemigo en el dominio del aire, dada la actual potencialidad de ofensivas aéreas, para destruirlos y mantenerlos destruida. En mi opinión, por lo tanto, es Como resultado no hay suministros podrían alcanzar el ejército de las provincias de Lombardía y Liguria, es decir, de su propio país. Ahora, estos cuatro centros de ferrocarril están a punto de distancia de vuelo a media hora de la frontera, y nadie puede dudar de la capacidad de un enemigo en el dominio del aire, dada la actual potencialidad de ofensivas aéreas, para destruirlos y mantenerlos destruida. En mi opinión, por lo tanto, es Como resultado no hay suministros podrían alcanzar el ejército de las provincias de Lombardía y Liguria, es decir, de su propio país. Ahora, estos cuatro centros de ferrocarril están a punto de distancia de vuelo a media hora de la frontera, y nadie puede dudar de la capacidad de un enemigo en el dominio del aire, dada la actual potencialidad de ofensivas aéreas, para destruirlos y mantenerlos destruida. En mi opinión, por lo tanto, es

*Aspectos probables del futuro War199*

imperativo para los ejércitos modernos a ser menos pesada, y tanto como sea posible autónoma e independiente de sus bases.

Del mismo modo, una armada que significa mantener en funcionamiento incluso bajo la dominación del aire debe liberarse de las ataduras, que en la actualidad las armadas vinculadas a sus bases. Los grandes puertos militares, con sus arsenales, almacenes, depósitos de suministros y equipo de todo tipo, son buenos objetivos para las ofensivas aéreas, ya sea que albergan una flota o no. Ellos pueden ser defendidos por la artillería antiaérea, pero su seguridad siempre será dudosa, y ciertamente nunca serán tan invulnerable como lo han sido hasta ahora. Es imperativo que las armadas piensan sobre la nueva situación y hacer algo al respecto.

Además, un enemigo en el dominio del aire fácilmente puede cortar nuestro tráfico marítimo, independientemente de su fuerza naval, simplemente poniendo nuestros puertos comerciales fuera de servicio. Una fuerza aérea independiente suiza podría cortar nuestro tráfico marítimo si tenía éxito en el mando de aire. lo hace parecer absurdo; pero sin embargo es una de las posibilidades de la guerra moderna.

Estos breves resúmenes de la influencia de la fuerza aérea en las formas de la guerra en tierra y mar, una influencia que debería conducir ejércitos y armadas para reorganizar sobre una nueva base, debería ser suficiente para que las personas se dan cuenta de la magnitud de la revolución y la gravedad de los problemas que se enfrentan los ejércitos y armadas. Los cambios necesarios se aplican no sólo a las formas exteriores; que afectan profundamente a la esencia de estas dos organizaciones, y los nuevos problemas que no pueden resolverse simplemente mediante la adición de un auxiliar de la aviación de un tipo u otro.

Otra característica del brazo de aire es que, digamos, facilita la conducción de la guerra. Una fuerza aérea independiente es comparativamente mucho más fácil de preparar que un ejército o la marina. Un millar de aviones de 6.000 caballos de fuerza pueden costar aproximadamente tanto como diez barcos de guerra, sólo necesitarán 20.000 toneladas de material sobre el peso de un promedio acorazado y necesitará solamente 20.000 a 30.000 hombres, sólo 4.000 a 5.000 de ellos pilotos. Pero una fuerza aérea independiente mil aviones fuerte puede caer en una nación enemiga, y cada localidad en la que, de 4.000 a 6.000 toneladas de bombas en cada vuelo, además de realizar 16.000 a 24.000 ametralladoras y 2000

200 *El dominio del aire*

cañones de pequeño calibre para el combate en el aire. En otras palabras, una capacidad ofensiva como la de que nunca antes se había imaginado, y uno que sólo otra fuerza aérea independiente similar sería capaz de oponerse y luchar.

Un millar de aviones de este tipo se pueden construir muy rápidamente por una nación con una organización industrial adecuadas, y munición para que puedan ser fácilmente suministrados por una organización química bien organizado. Instruir y entrenar a pilotos no es una tarea difícil en un país en el que el transporte aéreo está bien desarrollada. Además, un avión de pasajeros se puede convertir en un avión militar en tiempo unas pocas horas, y su tripulación puede militarizó en ningún momento, simplemente cambiando sus uniformes.

Así, la esperanza de la venganza puede ser más fácilmente nutre; pues ya no implicaría la destrucción de enormes ejércitos y armadas formidables. Tal vez ha sido un error de prohibir los perdedores a recrear su ejército y la marina, debido a que los obligaron a mirar hacia el cielo.

Con el fin de tener una mejor idea de la importancia de la acción de una fuerza aérea independiente, podemos comparar el avión a una pistola especial capaz de disparar proyectiles a una distancia igual a su autonomía de vuelo, y con un observador especial para guiar las conchas a sus objetivos. Entonces podemos comparar la fuerza aérea independiente a una gran batería de cañones que, aunque estacionado en un área amplia, puede en concentrará su fuego contra varios objetivos dentro de su rango de vuelo.

Supongamos, por ejemplo, que tenemos en el Valle de Padua una fuerza aérea independiente con un alcance de 1.000 kilómetros. El fuego de esta batería de cañones podría ser concentrado a voluntad sobre cualquier objetivo en Francia, Alemania, Austria, Yugoslavia, incluso en Londres. Pensemos, por el momento, no son de nuestra fuerza aérea independiente, sino de su equivalente, la batería arma grande. Nuestro eventual enemigo, no importa quién es, tendrá una batería de cañones grandes similar capaz de golpear a nosotros en casi cualquier lugar en nuestro territorio. ¿Cuál sería la mejor manera para nosotros para protegerse de estos proyectiles enemigos especiales? Ciertamente no podíamos poner un paraguas blindado por todo el país. Obviamente, la forma más fácil y más práctico sería para silenciar la batería mediante la destrucción de la misma. Y eso sería la lucha por el dominio del aire.

*Aspectos probables del futuro Guerra* 201

Después de haber destruido la batería de cañones enemigos, estaríamos libres de elegir objetivos en nuestra propia conveniencia, ya que nuestro país estaría a salvo de los ataques enemigos. ¿Qué objetivos elegiríamos? Las que más adecuado nuestra conveniencia bajo las circunstancias. Puede ser que sean los objetivos que afectan directamente a la resistencia del enemigo, como sus ciudades capitales, centros industriales y de población, y así sucesivamente, en cuyo caso estaríamos eligiendo a martillar la nación misma para que sea ceder. O podemos elegir el bases y líneas de comunicación del ejército enemigo para debilitar su resistencia a nuestro ejército. O podríamos atacar las bases navales del enemigo si la marina era molesto nosotros demasiado; o destruir los puertos mercantiles del enemigo si la nación dependía de los suministros marítimos. La selección de objetivos para nuestra batería poderosa arma debe ser la provincia del comandante supremo de la guerra, porque él sería el único en posesión de todos los hechos para la selección inteligente. Pero en cualquier y todos los casos, la batería tendría que funcionar en toda su masa para obtener los máximos resultados de concentración de esfuerzo en tiempo y espacio.

La ventaja de tener una batería de cañones de gran tamaño, con la que hacer frente a un enemigo privado de una batería similares constituye el valor del comando del aire; pero a medida que la conquista de la misma implica la destrucción de una batería similar perteneciente al enemigo, es evidente que ni una sola arma debe ser tomado de nuestra batería antes de que haya cumplido su propósito. Por lo tanto, la defensa aérea y la aviación auxiliares deben descartarse, ya que de todos modos serían inútiles si nuestra propia batería se destruye, y superflua si nuestra batería tiene éxito en silenciar del enemigo.

Una observación más: La fuerza ofensiva de una fuerza aérea independiente contra la superficie está determinada por la cantidad de bombas de gas venenoso explosivo, incendiario, y Materiales- destructiva -puede llevar y colocar sobre el enemigo. Sin embargo, estos materiales pueden ser de diferentes grados de acción; y por lo tanto, está claro que el poder destructivo de la Fuerza Aérea Independiente es directamente proporcional a la eficacia de los materiales empleados. La duplicación de la eficacia de los materiales empleados es suficiente para duplicar la potencia ofensiva de la Fuerza Aérea Independiente si nada más se altera. Esto nos da una idea de la importancia de la tarea de mejorar la calidad de

202 *El dominio del aire*

materiales destructivos o, en otras palabras, la importancia de la cooperación con los esfuerzos de guerra por parte de la industria química. El brazo de aire se construye y fortalece no sólo en los campos de entrenamiento de aviación, pero en las fábricas donde se construyen las máquinas de aire maravillosos y en los laboratorios en los que el químico se inclina sobre sus tubos de ensayo en busca de compuestos cada vez más potentes.

Creo que he dejado en claro la importancia de la fuerza aérea y la victoria en el aire en un conflicto futuro, y los cambios revolucionarios que se están realizando por el brazo de aire sobre las formas y características de la guerra en su aspecto general, incluyendo todas las formas de la tierra y conflictos mar. Lógica y racional de nuestra imaginación nos permite entonces visualizar la guerra del futuro.

Cualesquiera que sean sus objetivos, el lado que decide ir a la guerra va a desatar todas sus fuerzas aéreas en masa contra la nación enemiga en el instante en que se toma la decisión, sin esperar a declarar la guerra formalmente, tratando de esta manera de explotar al máximo el factor de sorpresa por el ataque directo y mediante el uso del brazo química. En contraposición a las ventajas de la sorpresa y la prevención de la acción contraria, se descartarán las sutilezas diplomáticas de larga tradición. Algunos mañana a las ciudades capitales del amanecer, los grandes centros y campos de aviación importantes puede ser golpeado y sacudido como por un terremoto. Por ejemplo, los alemanes podrían decidir destruir París en lugar de cincuenta centros de aviación francesa, prefiriendo para destruir el corazón de Francia en lugar de su aviación. Por supuesto, neutralización de las fuerzas aéreas enemigas no tardaría mucho en llegar; y entonces, mientras que la lucha aérea aumentó al clímax de la violencia, los ejércitos y las armadas movilizar a comenzar sus acciones hostiles, obstaculizado en mayor o menor grado por las ofensivas aéreas. A medida que se acercaba a la lucha aérea una decisión, ofensivas aéreas de un lado contra la nación enemiga, el ejército, la marina y debilitaría, mientras que las ofensivas similares desde el otro lado crecerían más fuerte y más intenso. A continuación, el equipo que ganó el dominio del aire aseguraría su propio territorio de las ofensivas aéreas, y el lado perdedor sería impotente contra ellos. mientras que las ofensivas similares desde el otro lado crecerían más fuerte y más intenso. A continuación, el equipo que ganó el dominio del aire aseguraría su propio territorio de las ofensivas aéreas, y el lado perdedor sería impotente contra ellos. mientras que las ofensivas similares desde el otro lado crecerían más fuerte y más intenso. A continuación, el equipo que ganó el dominio del aire aseguraría su propio territorio de las ofensivas aéreas, y el lado perdedor sería impotente contra ellos.

En ese momento comenzaría la fase más trágica de la guerra. El lado dominó desde el aire tendría que luchar una lucha desigual y resignarse a soportar las ofensivas implacables. su ejército

*Aspectos probables del futuro Guerra* 203

y la marina tendría que funcionar con bases y líneas de comunicación inseguras, expuestas a la amenaza constante, contra un ejército y armada con bases y líneas de comunicación seguras. Su tráfico marítimo sería cortado en los puertos. Todos los puntos más vitales y vulnerables en su territorio estarían sujetos a la aterradora cruelmente fensives OF-.

En estas condiciones, puede un largo y lento por la guerra, que la tierra necesita enormes cantidades de suministros, medios, mano de obra y material, le dio la ventaja dominada por aire cualquier posibilidad de una decisión favorable? Esa es una pregunta abierta a serias dudas. Con toda probabilidad, a menos que haya una gran desproporción de los medios y recursos, un colapso de la moral de la nación dominada por aire vendrá antes de que el resultado de la guerra en tierra y el mar podría ser decidido.

Por tanto, digo, por encima de todo, vamos a dominar nuestro cielo.

CONCLUSIÓN

LA IMAGEN he dibujado es naturalmente uno imaginativa, ya que es un intento de visualizar el futuro, no podría ser de otra manera. Sino porque he pintado con los colores de la realidad actual y elaborado de acuerdo con el razonamiento lógico, creo que el futuro será muy parecido a mi imagen. En cualquier caso, creo que ahora podemos responder en líneas generales la pregunta: "¿Qué va a una guerra de un futuro cercano será como" con las siguientes afirmaciones positivas:

1. Será una lucha de las naciones que se enfrentan a unos de otros, lo que afectará directamente la vida y la propiedad de todos los ciudadanos.
2. Será una lucha en la que la persona que tiene éxito en la conquista del dominio del aire se habrá asegurado una ventaja decisiva.
3. Será una lucha muy violenta y aterradora en su naturaleza, llevada a cabo con el fin de atacar a la resistencia moral del enemigo; una lucha que se decidirá rápidamente, y por lo tanto no va a ser muy costoso económicamente.
4. Será una lucha en la que el lado que se encuentra sin preparación no tendrá tiempo para prepararse; y por lo tanto será decidido por las fuerzas Siempre a mano hostilidades comienzan.

204 *El dominio del aire*

En consecuencia de lo anterior, una preparación adecuada para la guerra en el momento actual requiere:

1. La constitución de una fuerza aérea independiente capaz de conquistar el

el dominio del aire, y el más fuerte posible lograr dentro de los límites de nuestros recursos aéreos nacionales.

1. La disposición de la fuerza aérea independiente en todo momento, ya que tiene que entrar en acción al instante, incluso sin una declaración de guerra, y no puede depender de los refuerzos antes de llegar a la decisión de la lucha aérea.
2. Un cambio en la organización del ejército y la marina y sus métodos de guerra, a fin de hacerlos lo más posible independiente de bases y líneas de comunicación con el fin de que puedan seguir funcionando incluso después de que el enemigo ha asegurado el dominio del aire .
3. Un estudio del problema de la cooperación entre las fuerzas armadas, a partir de la premisa de que una nueva serie de hechos han dado lugar a diferentes circunstancias, que muestra las diversas funciones de cada una de las fuerzas puede realizar.
4. Un estudio de todas las disposiciones de diversa índole que poner a la nación en condiciones de resistir las ofensivas aéreas con el menor daño posible. Dado que las ofensivas se dirigen principalmente a la moral de la población civil, el orgullo nacional y un sentido de la disciplina debe ser fortalecida tanto como sea posible en las masas.

Estas características generales de la guerra del futuro, y los nuevos requisitos que se derivan de ellos, muestran lo formidable que son los problemas relativos a la defensa nacional que nos enfrentamos hoy en día. No es mi intención que mis palabras, la intención de mostrar la importancia de la función del brazo de aire en las guerras del futuro, se deben interpretar como minimizar el valor de las fuerzas de mar y tierra. Más que cualquier otra persona, siempre he afirmado que las tres fuerzas armadas constituyen un todo indivisible, un solo instrumento en tres frentes de guerra. Todos los hombres y medios utilizados para defender su país tienen el mismo valor, todos ellos son necesarios, si funcionan en tierra, en el mar, bajo el mar o en el aire. En todos estos campos hay deberes igualmente importantes para llevar a cabo las funciones, igualmente importantes para llevar a cabo, la igualdad de honores a ser ganados. Pero eso no quiere decir que,

*Aspectos probables del futuro Guerra* 205

no debe construir un nuevo instrumento, más adecuada para su defensa, al cambiar cuando sea necesario el tamaño, la forma y la función de cualquiera de sus tres dientes con el fin de que sea más apta para morder profundamente en la resistencia de un enemigo eventual.

Creo que nuestra mirada hacia el futuro no ha sido rentable, sobre todo si ha tenido éxito en convencer a la gente de dos verdades simples.

1. Todos los ciudadanos deben estar interesado en los aspectos de la guerra del futuro, ya que todos ellos tienen que luchar en ella. Como ya he dicho al principio, la guerra se basa esencialmente en el sentido común, especialmente en sus líneas generales; pero debido a que exige todos los recursos materiales y morales de una nación, no puede limitarse a un sector determinado de la nación, ni a una clase especial o número de sus ciudadanos. Todas las fuerzas y materiales, tangibles e intangibles, tienen que ser calculan las referencias para el enjuiciamiento de la guerra; y todos los ciudadanos deben estar profundamente interesado en él, la discusión y la comprensión de que, con el fin de prepararse para la prueba si debe venir. Si se me permite ser perdonado la herejía, a menudo me he preguntado por qué, en las universidades y colegios, donde se imparten todas las materias bajo el sol, incluso con el sánscrito,
2. Hay que mirar hacia el futuro con ojos ansiosos, abiertos al acero a nosotros mismos por lo que puede venir, por lo que la realidad no nos puede tomar por sorpresa. Esto es tanto más necesaria en el período revolucionario que estamos viviendo, tanto es así que el que no está preparado no tendrá tiempo para prepararse o para corregir los errores del pasado. Así que no hay que dejarse arrastrar por la magia del pasado. Siempre es peligroso para seguir mirando hacia atrás cuando marchando hacia adelante, y aún más ahora cuando el camino está lleno de desvíos afilados.

Los estudiantes de guerra son inducidos a confiar en la experiencia del pasado para su preparación para el futuro conflicto por el hecho de que las teorías de la guerra no pueden ser probadas, excepto en una guerra real. Esta fue la razón por la cual las naciones que fueron a la guerra en 1914 entró en el conflicto con sus mentes en la guerra de 1870. Pero pronto se dio cuenta de su error y tuvo que adaptarse a las exigencias de la situación 1914. Esto se podría hacer con relativa facilidad,

206 *El dominio del aire*

a pesar de las graves dificultades y el gasto enorme que sufrieron en el proceso, ya que el tiempo que media entre las dos guerras fue un período de tan sólo la evolución. Pero ¡ay de aquel que trata de luchar contra la guerra del futuro con las teorías y sistemas de 1914!

No quiero dar a entender que la experiencia de las guerras pasadas debe ser desechado como inútil; Sólo quiero decir que se debe tomar con un grano de sal, de hecho, con una gran cantidad de sal porque el futuro está más cerca del presente que al pasado. La experiencia, la maestra de la vida, puede enseñar mucho al hombre que sabe cómo interpretar la experiencia; pero muchas personas malinterpretan la misma. Napoleón fue un gran capitán; pero no hay que pedir a Napoleón en lo que hizo, en lugar de lo que haría si estuviera en los zapatos, en nuestras circunstancias, en nuestro tiempo. Es probable que Napoleón podría darnos algunos consejos valiosos; pero no hay que olvidar que cuando el corso cerró los ojos, el mundo aún no estaba ceñida por las cintas de acero, armas eran aún no retrocarga, ametralladoras eran desconocidas, las palabras no se transmiten a través de cables u ondas de éter, el automóvil y el avión eran desconocidos. Creo que es una buena cosa que no puede levantarse de su tumba espléndida. ¿Quién sabe qué palabras vendría de sus labios desdeñosos con desprecio de los que demasiado a menudo mal uso de su nombre y reputación?

Este es el final de mi análisis; pero antes de cerrarlo Quiero señalar una característica íntima del brazo de aire. Los ejércitos colosales y marinas de hoy en día, a pesar de que no se puede hacer sin el elemento humano, el alma de cada máquina, cuestan enormemente; por lo que sólo las naciones ricas pueden permitirse ellos y disfrutar de sus ventajas. En comparación con estos y en proporción a su capacidad ofensiva, el brazo de aire es mucho menos costoso. Por otra parte, todavía es muy joven y en un estado de cambio rápido y constante. Todo en él, desde su organización a su empleo, se encuentra en proceso de creación. El arte de la guerra aérea aún no ha sido estandarizada, como el arte de la guerra terrestre y marítimo, y todavía hay espacio para la in- Genuity. La guerra en el aire es la verdadera guerra de movimiento, en el que la intuición rápida, la decisión más rápida, y todavía se necesitan más rápida ejecución. Es el tipo de guerra en el que el resultado va a depender en gran medida del genio de los comandantes. En breve,

*Aspectos probables del futuro Guerra* 207

el brazo de aire es el brazo de alto valor y hechos llamativos, materiales y espirituales, físicas e intelectuales.

El brazo de aire es el brazo no de un pueblo rico, pero de una gente joven, ardiente, en negrilla, inventivo, que aman el espacio y la altura. Es por tanto un brazo eminentemente adecuado para nosotros los italianos. La importancia que ha alcanzado y su influencia en el carácter general de la guerra nos son favorables; es el brazo más adecuado para el genio de nuestra raza; y seguramente la organización sólida y fuerte disciplina que se unen al pueblo italiano en la unidad es la fuerza más adecuada para darnos valor para enfrentarse a las terribles consecuencias que se derivarían de una guerra aérea, aunque victorioso. Nuestra posición geográfica, lo que nos sirve como un puente a través del Mediterráneo, hace que el brazo de aire aún más vital para nosotros. Visualizar Roma como el centro de una zona con un radio de 1.000 kilómetros, rango normal para un plano de hoy,

Para dominar nuestro propio cielo significará para dominar el cielo mediterráneo. Veamos pues hacia el futuro con esperanza y confianza y damos gracias a todos aquellos cuya audacia e ingenio han hecho de este brazo poderoso.

# libro Tercero Recapitulación

*Esta polémica fue escrito para aclarar las muchas que apareció en Italia sobre el tema de la aviación militar, que apareció por primera vez en Rivista* Aeronautica para noviembre de 1929.

### Introducción

El director de esta revisión ha intervenido oportunamente para hacer la paz entre los contendientes. Al igual que la guerra terrestre, la discusión se había estabilizado. Los atacantes repitieron los mismos ataques, y el defensor se vio obligado en represalia a repetir los mismos argumentos defensivos. El resultado fue la repetición monótona que dejó a los espectadores cordial aburrido. Pero ahora una recapitulación de esta larga y sangrienta guerra de palabras puede ser de interés y utilidad, si no para otra cosa, para resumir los argumentos respectivos, como base para la renovación de la controversia en el momento adecuado. Por lo tanto, he aceptado la invitación de cortesía del editor de presentar un análisis de la discusión. Debo pedirle indulgencia si de vez en cuando tengo que repetir las cosas, y no siempre tan brevemente como quisiera.

Mi primera afirmación de la importancia de la vertiente aérea va atrás de nuevo a 1909, veinte años. Incluso entonces dije definitivamente, sin reservas, que sólo las máquinas más pesadas que el aire resolverían el problema del vuelo humano, especialmente en el campo militar; que el brazo de la antena estaba destinado a no realizar acciones auxiliares para facilitar e integrar acciones de las fuerzas de mar y tierra, sino en que constituyen una fuerza armada, el tercer brazo, paralelo y de igual importancia que las fuerzas de mar y tierra; que el avión militar el tiempo debe tener la capacidad para el combate en el aire; y que el dominio del aire pronto sería al menos tan valioso como el dominio del mar.

Desde 1909 he hecho nada más que la repetición y amplificar estas afirmaciones fundamentales, siempre eufóricos por el curso de los acontecimientos, que sin duda ha apoyado mis deducciones originales. Seguir-

211

212 *Recapitulación*

ing esta misma línea de pensamiento, en la primera edición del comando del aire, que apareció en 1921, he tratado de demostrar la necesidad de crear una fuerza aérea independiente en lugar de los de que auxiliar es, las fuerzas dependen del brazo al cual están unidos, que llamé a la Fuerza Aérea independiente, capaz de realizar actos de guerra con sus propios medios. Probé también para mostrar la necesidad de dar a esta organización un estatus igual al ejército y la marina, y de poner su organización en virtud de un Ministerio del Aire.

En ese momento Italia estaba en un estado problemático e incierto, y mi libro no se han considerado. Fue, sin embargo, destinado a la más alta Honor- a saber, su puesta en ejecución. El Gobierno Nacional, en efecto, crear primero el Ministerio de Aeronáutica y más tarde la Fuerza Aérea Independiente. Gracias a ningún mérito mío, sino al pensamiento ilustrado del Jefe de Gobierno, el brazo de aire ha adquirido un estatus igual a la de sus hermanas brazos, los brazos de mar y tierra. La Fuerza Aérea Independiente se ha colocado en una posición paralela al ejército y la marina. El hecho de que los tres ministerios militares se unieron bajo el Jefe del Gobierno, y que fue creado el rango de Jefe del Estado Mayor, definidos y perfeccionaron la organización central de nuestro poder armado. Así, el paso más importante había sido tomada en relación con el brazo de aire,

Aunque el concepto fundamental de una fuerza aérea independiente era clara y definida, todavía había una gran cantidad de vaguedad y confusión acerca de que en la mente de las personas en general. Una fuerza aérea independiente? ¿Para qué? ¿Qué se supone que debe hacer, y cómo va a trabajar? ¿Cuál es su valor? No había nada que yo haga en respuesta, pero para amplificar con más detalle las ideas que ya se había expresado en el dominio del aire. En ese momento yo había declarado explícitamente que la conquista del dominio del aire es absolutamente necesaria para la victoria. Un corolario lógico de esta idea es que es esencial para estar preparado para la conquista del aire, y que, por tanto, la mayor parte de nuestras fuerzas aéreas deben estar concentrados en la Fuerza Aérea Independiente, la organización diseñada para la conquista del aire.

Para concentrar es lo contrario de dispersar. Por lo tanto, tomando una

*Recapitulación* 213

paso más, en la segunda parte del comando del aire, añadido en la edición de 1927, que afirmaba la necesidad de concentrar todas las fuerzas aéreas disponibles en una fuerza aérea independiente diseñada para sostener la lucha de la que el objetivo final es el comando de la aire. Con el fin de lograr esto, dije, sería aconsejable para acabar con la aviación auxiliar y de las fuerzas de defensa aérea, los cuales a mi juicio, una dispersión inútil de fuerza, inútil, superflua y nociva.

Eso comenzó los fuegos artificiales. La mayor parte de la oposición, especialmente en esta revisión, se dirigió contra esa afirmación. Traté de parar los ataques. Aún mejor, he usado como un trampolín para lanzarse al argumento general sobre el tema de controversia. Yo no sólo se mantuvo firme en mi posición, pero añadió que, al examinar profundamente el futuro de la guerra, nadie pudo ver que un cambio radical estaba en proceso, un cambio producido por los hechos y circunstancias que harían que el aire del campo decisivo en el futuro guerras. Por esta razón, reprendí, de acuerdo con el principio básico del arte de la guerra, no fue suficiente para concentrar todos los medios aéreos en una fuerza independiente del aire mediante la supresión de las fuerzas de aviación auxiliares y de defensa. Aún así otro paso más audaz y revolucionario debe tomarse, a saber, para concentrar la mayor parte de los recursos nacionales en el campo decisivo, el aire. Así que promulgó una nueva doctrina de guerra basada en el principio de resistir en la tierra con el fin de la fuerza de una masa en el aire. Naturalmente, esta afirmación mía despertó la controversia, y vi el número de mis oponentes se hinchan rápidamente. Era justo lo que esperaba.

La mejor manera de analizar el valor de una teoría es poner a prueba de fuego. Yo era el primero en darse cuenta de la novedad y la audacia de las ideas que expresaba; y, obviamente, no podía esperar que se abrazaron como viejos amigos. Mis ideas eran tan nuevo, tan diferentes de los que se escuchan en la esquina de la calle, que la gente estaba sorprendido y, naturalmente, los miran con recelo. Me pareció más interesante de hecho para estudiar la reacción que provocaron, y por esta razón por la que estaba agradecido por los oponentes que me honraron con su crítica. Incluso si mis ideas aún no han sido plenamente aceptado, me siento muy satisfecho de ver que el largo debate que empezaron no ha despertado ningún argumento que me hace albergar dudas de la

214 *Recapitulación*

vale la pena y la solidez de mis opiniones sobre el grave problema de la guerra en nuestros tiempos. Al ver que tantos oponentes de reconocida capacidad, procedentes de ejército, la marina, la aviación, e incluso los círculos civiles, no han sido capaces de reunir un nuevo argumento en contra de mis teorías, ha sido una gran fuente de satisfacción para mí; y, a menudo he palmaditas a mí mismo en la espalda y dijo: "Bueno, viejo, usted no es tan malo después de todo"

Algunos lectores pueden pensar que esto es inspirado por la obstinación presunción tonta o la falta de conciencia. Es cierto que nada es probable que suceda en este mundo; pero también es cierto que cada opinión merece una consideración respetuosa. Por lo tanto, yo respeto la opinión de los lectores, pero no me puedo dejar de razonar como yo, y les pido que tenga la amabilidad de seguir mi razonamiento conmigo.

Varios artículos de gran importancia han sido publicados recientemente sobre el tema en discusión, artículos importantes porque escrito por las autoridades conocidas pertenecientes a las fuerzas de mar y tierra armada y los círculos civiles. Para mencionar algunos: "En cuanto a batallas aéreas y la relación entre el todo y sus partes componentes," por el general Bastico, en Rivista Aeronautica vol. VI; "Aviación, Código táctico, y las Fuerzas Armadas," por el general Bollati, en Rivista Militare Italiana; "Para resistir en la tierra con el fin de Fuerza de Mass Uno en el aire," por el capitán A. Fioravanzo, 1 en Rivista Aeronautica, vol. VII; y "el brazo aérea como un factor decisivo de la Victoria," por el ingeniero Salvatore Attal, en Rivista Aeronautica, Vol. VII.

En general estos artículos se puede decir que contiene todas las críticas de mis teorías y representar los puntos de vista de mis oponentes. A menudo se hace referencia en la siguiente síntesis, que se divide en las siguientes secciones:

(1) auxiliar Aviation, (2) Defensa aérea, (3) batalla aérea, y (4) El campo aérea como el campo decisivo.

1 De la marina italiana.

**CAPÍTULO I**

***Aviación auxiliar***

En oposición a mi afirmación de que la aviación auxiliar es inútil, superflua y nociva, mis oponentes se han contentado con hacer hincapié en la importancia de estas fuerzas auxiliares durante las operaciones en tierra y mar, y por lo tanto la necesidad primordial de mantener e incluso incrementarlos. En un reciente artículo, "Para la Aviación Naval," Beta, el seudónimo de una autoridad naval de alta, se analiza la importancia de la aviación basada en el buque, indicando, en resumen las principales necesidades de ayuda aéreo auxiliar para una fuerza militar que opere en el Mediterráneo desde el momento en que abandona su base. Estas necesidades, de acuerdo con el autor son: (1) de exploración anti-submarino, (2) defensa aérea, (3) de reconocimiento, y (4) táctico co-operación. Siguiendo con este argumento, el autor declara un cierto número de portaaviones son indispensables.

Cualquiera que lea un artículo breve como éste debe concluir que el autor tiene razón. De la misma manera todos los autores militares y civiles son dignos razón los que dicen que un ejército o la marina sin la aviación auxiliar acarrear graves en la cara inferior de un ejército o la marina con su propia aviación auxiliar. Todo es tan cierto que me siento orgulloso de que emití, cuando era comandante del Batallón de Aviación, las primeras "Reglas para el empleo de aviones de guerra", en 1913. En ese momento el avión se entendía tan poco que yo era dirigida por orden del Ministerio de la Guerra para eliminar la palabra "brazo" cada vez que se produjo en estas "reglas", en referencia al avión.

Ciertamente es verdad que cuando dos ejércitos o armadas se encuentran, una con y otra sin la aviación auxiliar, el que no se encontrará seriamente en desventaja. Este es un argumento que no necesita discusión. Incluso piedras reconocen su solidez. Pero

215

216 *El dominio del aire*

El problema con este argumento es que es imposible visualizar dos ejércitos o dos armadas que actúan en completo aislamiento, en su totalidad por ellos mismos.

No estamos juzgando aquí el valor del brazo aérea en tierra o mar. En su lugar estamos juzgando su valor en todo el campo de la guerra como una unidad. Estos son dos puntos de vista muy diferentes. Cuando el brazo de la antena se consideró únicamente apto para el servicio auxiliar en operaciones de tierra y mar, en otras palabras, cuando se pensaba que las únicas acciones factibles para medios aéreos eran acciones, entonces auxiliares mis oponentes estaban en la derecha. Pero ahora existe la Fuerza Aérea Independiente, se ha constituido legalmente, y de cualquier manera debe ser tenido en cuenta. La Fuerza Aérea Independiente-que es, una fuerza aérea de impresionantes talla moscas y formas per- en el aire por encima de los ejércitos y armadas; estas fuerzas volar y realizar en el mismo campo en el que se supone que las fuerzas auxiliares de volar y llevar a cabo. Ningún argumento es posible ahora en el tema de la aviación, sin tener la Fuerza Aérea Independiente en cuenta; el aire por encima de los ejércitos y armadas ya no está reservado para las fuerzas de aviación auxiliares. Por el contrario, y lo más importante, es posible ahora a discutir solamente sobre la coexistencia de la fuerza aérea independiente y las fuerzas auxiliares de aviación en el mismo campo.

la aviación auxiliar adquiere su mayor valor sólo cuando actúa de manera concertada con las operaciones de superficie; y este valor máximo se anula si la aviación auxiliar no puede coexistir con la Fuerza Aérea Independiente. Sostengo que los dos no pueden coexistir; y, por tanto, la aviación auxiliar es inútil, superflua y nociva.

En una lucha entre dos fuerzas aéreas independientes, no importa cómo la lucha tiene lugar, uno debe prevalecer necesariamente sobre el otro. Asumiendo este hecho, es posible imaginar una fuerza aérea independiente que domina lo que permitiría a la aviación enemiga auxiliar para actuar a voluntad, sobre todo si se causaría serios problemas al hacerlo? En vista de ello, no lo sería. De hecho, tanto la aviación auxiliar no puede influir en el resultado de la guerra, en cuyo caso quedaría sin ser molestados, libre de ir en la quema de gasolina o puede influir en el resultado hasta cierto punto, en el que nada caso sería detener la dominación independiente del aire Fuerza

*Recapitulación* 217

de atacar y destruir, más fácilmente como la aviación auxiliar no está equipado para el combate. Con el fin de hacer uso de la aviación auxiliar de uno, uno de la Fuerza Aérea Independiente deberá ser predominante, para la aviación auxiliar puede coexistir con una única fuerza aérea independiente predominante o victorioso.

Con el fin de disfrutar de las ventajas que obviamente pueden derivarse de la utilización de la aviación auxiliar, se debe en primer lugar ser victorioso en el aire. Por lo tanto, antes que nada, hay que poner la fuerza aérea independiente en condiciones de derrotar al enemigo Fuerza Aérea Independiente tan fácilmente como sea posible. En otras palabras, hay que hacer que sea lo más fuerte posible, evitando cualquier dispersión de fuerzas, y en consecuencia la supresión de la aviación auxiliar. El descarte de la aviación auxiliar es la mejor manera de disfrutar de estos anuncios: tajas, que no se pueden obtener por mantenerla.

Esto puede sonar como un juego de palabras, pero no lo es. Si descartando mi aviación auxiliar puedo aumentar la fuerza de mi fuerza aérea independiente para que pueda vencer al enemigo fuerza aérea independiente, también puede destruir la aviación auxiliar de mi enemigo, y, además, poner medios aéreos a disposición de mi ejército y la marina -medios que a su vez pueden funcionar sin miedo a la oposición de mi enemigo. Pero si para mantener la aviación auxiliar me siento obligado a reducir la fuerza de mi fuerza aérea independiente, y como resultado es derrotado por el enemigo, también voy a ver a mi la aviación auxiliar destruido o impidió dar ninguna ayuda a mi ejército y la marina.

Por lo tanto, aunque la aviación auxiliar parece valiosa cuando las operaciones terrestres y marinas se consideran por sí mismos, en su totalidad la imagen de la guerra, el ejército, la marina y la fuerza aérea independiente que funciona simultáneamente parece inútil, superflua y nociva.

Visualicemos dos ejércitos que luchaban en un teatro de la guerra flanqueado por el mar. Obviamente, estos ejércitos se verían facilitados en gran medida por los medios auxiliares de la armada capaz de facilitar e integrar las operaciones de tierra que tienen lugar a lo largo de la orilla. Pero para visualizar la existencia de tales medios auxiliares navales, la marina debe suponerse que no existe. Sin embargo, como cuestión de hecho armadas existen y medios auxiliares navales no lo hacen. Y es totalmente factible para una

218 *El dominio del aire*

ejército que operan en la orilla del mar o cualquier corta distancia de él a ser ayudado por medios navales, a condición de su marina predomina sobre el otro. Lo mismo ocurre cuando la superficie se considera en relación con el aire. Tan pronto como se creó la Fuerza Aérea Independiente, la utilidad de las fuerzas de aviación auxiliares llegó a su fin. La única ayuda aérea del ejército y la marina deben confiar es la ayuda de su propia victoria Fuerza Aérea Independiente. En su propio interés, el ejército y la marina deben acabar con sus propias fuerzas de aviación auxiliares.

Hoy en día cualquier persona que considera las operaciones terrestres y marinas de importancia tiene necesariamente que recordar que por encima de la tierra y el mar es el aire. Una vez, cuando sólo la golondrina y el albatros volaban en el aire, a pensar en las operaciones terrestres y marinas como eventos aislados se justificaba, ya que, con muy pocas excepciones, las operaciones en los dos teatros eran independientes entre sí. Pero ahora las operaciones de tierra pueden considerarse independientes de las operaciones aéreas sólo hasta cierto punto. Por otra parte, dado que las operaciones aéreas se pueden dirigir tanto contra objetivos terrestres y marinas, mientras que lo contrario no es cierto, es lógico de acuerdo en que las operaciones aéreas son los únicos que se pueden realizar en forma independiente de los demás. Este hecho innegable que no se suelen tener en cuenta, tal vez porque carece de la sanción de los precedentes históricos; y las operaciones terrestres y marinas aún se visualizan como aislado en el espacio y el tiempo, como si se llevaron a cabo en el interior de las salas cerradas. A lo más, la única consideración dada a medios aéreos es a las que operan dentro de estos teatros cerradas.

Esto es nada menos que una negativa a enfrentar realidades. En el artículo titulado "Para la Aviación Naval", el autor dice que tiene la intención de dibujar "la imagen de las principales necesidades de ayuda aérea para una fuerza militar que opere en el Mediterráneo desde el momento en que abandona su base." El autor comienza por admitir implícitamente la seguridad de la base desde la cual las hojas de fuerzas navales; para naturalmente una base inseguro es ninguna base en absoluto. Ahora bien, esta seguridad no puede darse por sentado hasta que el enemigo de la Fuerza Aérea Independiente se ha reducido a la incapacidad para llevar a cabo acciones significativas. Mientras la Fuerza Aérea Independiente del enemigo tiene poder amenazante, una fuerza aérea por lo menos igual a es necesaria del enemigo para garantizar la seguridad

*Recapitulación* 219

de la base naval. Como no puede haber más de una base naval, sería imposible asignar a la defensa de cada base de una fuerza aérea igual a toda la fuerza aérea enemiga independiente, a menos que el enemigo se carece en gran medida de los medios aéreos. Sería aún más imposible asignar a la flota de todos los demás medios aéreos que Beta considera esenciales.

Por otra parte, siempre y cuando la Fuerza Aérea enemigo está intacta, la flota que opera en el Mediterráneo siempre podría ser atacado por ella; y en ese caso la flota necesitaría una fuerza aérea basada en buque igual o superior a la fuerza aérea enemiga independiente, una imposibilidad manifiesta.

Todo Beta describe ayuda aérea como indispensables para una fuerza militar que opere en el Mediterráneo sería sensato sólo si volando sobre el Mediterráneo podría ser prohibido cualquier aviations pero navales, buques-basados ​​o no. Sin embargo, una situación como la que en el Mediterráneo no puede ser asumida. Una fuerza aérea independiente puede volar en cualquier dirección sobre este gran mar, contra las bases navales, flotas de crucero, puertos comerciales, y las líneas de comunicación. Para liberar una fuerza naval en el Mediterráneo de esta amenaza, su propia fuerza aérea independiente debe ser victorioso. Sólo después de la victoria en el aire puede la marina depender de la ayuda ayuda- aérea que sería de gran valor porque el enemigo sería sin él.

la afirmación de beta es correcta sólo en el caso de las fuerzas navales que operan en zonas donde las fuerzas de aire independiente no podía volar; y dichas zonas se encuentran ahora sólo en los océanos. Sus ideas se aplicarían a una fuerza naval Inglés, americano o japonés que operan en el Océano Atlántico o del Pacífico; pero incluso entonces se aplicaría sólo hasta cierto punto, es decir, siempre y cuando las naves mantienen lo suficientemente lejos de las costas enemigas. Una vez que llegaron dentro del rango de la Fuerza Aérea Independiente del enemigo, tendrían que luchar no sólo las fuerzas aéreas con base en barcos, sino también la propia Fuerza Aérea. Eso demuestra que incluso en los océanos las Fuerzas Aéreas independientes tienen un valor considerable no incon-.

Debido a que siempre guardo en vista de nuestra propia situación particular, tumbado de través del Mar Mediterráneo, afirmo que nuestra marina debe estar profundamente interesado en una fuerza aérea independiente capaz de derrotar a un enemigo de, y que debería, por tanto, de buen grado renunciar a su

220 *El dominio del aire*

la aviación auxiliar con el fin de aumentar la fuerza aérea independiente, que conquistaría rápidamente el dominio del aire en caso de guerra.

Varias veces me han tratado a mis oponentes en el ejército y la marina la siguiente pregunta: "¿Qué pasaría con un ejército o la marina obligado a operar contra un enemigo que ha conquistado el dominio del aire" Nunca he recibido una respuesta explícita. Yo entiendo que la pregunta es difícil, especialmente para los críticos que no les gusta dar la debida consideración a la Fuerza Aérea Independiente. Sin embargo, la respuesta debe ser, porque la situación predica en ella puede fácilmente llegar a pasar debido al debilitamiento de la fuerza aérea independiente ahora pasando con el fin de reforzar la aviación auxiliar. Algunos críticos tomaron la posición de que no puede haber ninguna victoria y derrota en el aire. Otros cuestionaron desesperadamente y filológicamente el significado de las palabras, "el dominio del aire."

Tuve que explicar varias veces y al final lo que quería decir con esas palabras; Tuve que jurar que, según yo, "el dominio del aire" no significaba que teníamos que tener éxito hasta el punto donde se les impidió incluso las moscas enemigos de volar, sino simplemente donde habíamos poner al enemigo en una posición que lo hizo imposible para él para ejecutar acciones aéreas de alguna importancia. También me dijo que no tenía especial afecto por esa frase en particular y no se opone a la utilización de un mejor suena uno, como "predominio en el aire", o "preponderancia en el aire", o "la supremacía aérea," proporcionando el significado era sin cambio. Pero yo rechacé la idea de que el conflicto aéreo no puede ser ganada o perdida. Se ofende mi sentido común. Conflicto en el aire es como el conflicto en tierra o en el mar, o de cualquier otro tipo. Por su propia naturaleza, cualquier conflicto debe terminar en un vencedor y un perdedor; de lo contrario sería no hay conflicto. fuerzas aéreas son similares a las otras fuerzas, y salir de un conflicto de fuerzas opuestas viene victoria y la derrota. Dejo este asunto al sentido común que la naturaleza ha dado a la humanidad.

Muchas otras personas realizaron la opinión de que el dominio del aire (o la supremacía o predominio) se puede ganar sólo a nivel local y temporalmente. Pero si hay cualquier campo en el que una lucha sería difícil de localizar, el aire es sin duda ese campo. Y

*Recapitulación* 221

¿por qué el dominio del aire sea temporal? Si mi fuerza aérea independiente pone el enemigo en una posición en la que no puede ejecutar acciones bélicas en el aire de importancia apreciable, su dominio del aire será completa y duradera, siempre y cuando el enemigo se mantiene en esa posición.

Pero que mis oponentes entienden. En defensa de la palabra "temporal" que dicen que uno conquistaron en el aire todavía puede construir otra fuerza aérea y revertir la situación. Por supuesto, cualquier cosa puede pasar en este mundo; pero cuando eso sucede que significaría simplemente que el dominio del aire había pasado al otro lado. Eso es posible, al igual que es posible que uno golpeado en tierra para levantar un nuevo ejército capaz de conquistar el vencedor, al igual que es posible que un batido en el mar, para construir una nueva flota, y así una y otra vez. Pero en realidad es muy difícil para nada de eso hay que hacer, en tierra, en el mar o en el aire; y aquí no se trata de lo excepcional, pero con la normal.

En el campo aéreo, la posibilidad de que el lado del derrotado a la reconstrucción de una fuerza aérea independiente capaz de conseguir la venganza se basa en la suposición de que la Fuerza Aérea victorioso sería tan caballeroso como para permitir que el enemigo para reorganizar sus fuerzas, o tan ingenuos como para no aumentar sus propias fuerzas por tanto como el enemigo podría reconstruir. Tal suposición en la guerra es tonta.

Capitán Fioravanzo escribe:

En el caso de una hipótesis (que el enemigo, debido a los medios inferiores, falta de coraje político, o miedo al riesgo, sería' tratar de evitar una batalla decisiva), el dominio del aire en las manos de la parte más fuerte haría ser inestable, al menos en potencia, debido al hecho de que todavía existirían las fuerzas del enemigo; y si el lado más débil se negó a arriesgar una batalla decisiva, que podría ser difícil para obligarlo a ella. Esto puede ocurrir si, por ejemplo, un enemigo débil tenía bien organizados aeropuertos de defensa y subterráneas activas y pasivas local, por lo que sería imposible sacar sus fuerzas aéreas o atacar a sus centros industriales o de población sin grave riesgo.

Y a medida que pasa el tiempo, las fuerzas aéreas, que eran tan fuertes y numerosos al principio de la guerra, incluso podría llegar a ser más débil, poco a poco del desgaste de la guerra, hasta que llegaron a un estado de inferioridad. Entonces, si el enemigo está alerta y prudente, y si ha sido deliberadamente Contemporizadora, las funciones podrían ser intercambiados. Y entonces la batalla se llevaría a cabo, tal como podría suceder en la guerra naval.

222 *The Command of The Air*

Hay demasiado de la "igual que" en su suposición. Para llegar a su conclusión, el autor ha tenido que asumir que las condiciones de guerra en el mar y la guerra aérea son idénticos. Pero esto es una suposición injustificada. En el mar no sólo es posible sino fácil de dibujar en las fuerzas de uno de tal manera como para que sea difícil, si no imposible para el enemigo a sacarlos o dañar de cualquier manera. En el mar es absolutamente imposible impedir que un enemigo de suministrar a sus fuerzas navales con todo lo que necesitan. A menos que uno esté dispuesto a asumir riesgos pesados, es imposible en el mar para actuar contra los centros de población industriales o si están protegidos, y en todo caso sólo puede ser centros en o cerca de la costa.

Pero en el aire, mientras que la posibilidad de elaborar en las fuerzas de uno de los refugios subterráneos ha de ser admitido en el sentido absoluto, en la práctica, debe ser reconocido como una hazaña muy difícil, especialmente si las fuerzas son grandes. Pero para atraer a las fuerzas no sería suficiente; habría que dibujar en también todo lo que da la vida y los medios para esas fuerzas depósitos, fábricas, talleres de reparación, y otras necesidades, y eso sería aún más difícil. medios aéreos para mantener una ofensiva lejos de un centro industrial o de la población son más limitadas y menos eficaz que los medios que pueden ser utilizados para mantener medios navales a respetuosa distancia de los centros costeras. Por otra parte, los medios de defensa aérea debe ser ampliamente dispersos, ya que todos los centros pueden ser atacados desde el aire en lugar de sólo los costeros, como en la guerra naval. La Primera Guerra Mundial demostró claramente que las bases navales que estaban a salvo de las flotas de batalla más fuertes demostraron ser presa fácil de los medios aéreos muy primitivas existentes entonces, y fueron atacados con muy poco riesgo, también. Por lo tanto, las condiciones bajo las cuales los dos conflictos tienen lugar son iguales sólo hasta cierto punto.

Si se admitiera que una fuerza aérea independiente más fuerte no podía actuar a voluntad contra las bases y centros de suministro y producción de la más débil; si, además, se admitiera que una fuerza aérea independiente más fuerte podría ser mantenida bajo control puramente por la defensa aérea activa y pasiva del enemigo, tendríamos que concluir que es inútil, superflua y nociva para tener una fuerza aérea más fuerte que la del enemigo, puesto que todo lo que se

*Recapitulación* 223

podría hacer sería "de espesor a cabo desde el desgaste de la guerra", y por lo tanto se vuelven más débiles.

"Y entonces la batalla se llevaría a cabo", escribe el autor. ¿Por qué? ¿Por qué la Fuerza Aérea más fuerte, que ahora se ha convertido en el más débil, aceptar la batalla que, cuando la Fuerza Aérea inicialmente rechazado más débil, tenía la virtud de lo que es más fuerte?

El autor sigue:

Pero parece que la situación que resulta habitual será un concurso activo incesante entre las fuerzas contendientes, y que a partir del concurso surgirá un vencedor y un perdedor en un plazo relativamente corto espacio de tiempo. Es decir, la batalla (uno o muchos de ellos) es más probable que suceda en una guerra aérea de un naval, debido a que la característica del aire que evita el pie sin movimiento tiene que ser tomado en cuenta.

Tengo que reconocer que no entiendo en absoluto. Si la situación que resulta habitual será un concurso de "incesante", ¿cómo puede dar lugar a una decisión dentro de un espacio comparativamente "breve" de tiempo? ¿Cómo puede la batalla sea un evento probable si la Fuerza Aérea más débil está siempre en condiciones de rechazar, y aunque sólo sea por negarse que puede tener la esperanza de convertirse en el más fuerte?

El autor continúa:

Inmediatamente después de que el combate decisivo, el vencedor será disfrutar de la libertad sin oposición de vuelo, en otras palabras, tendrá el dominio del aire; pero esto no quiere decir que va a disfrutar de esta libertad sin límites de vuelo sin obstáculo, porque no hay ninguna razón para pensar que la destrucción de las principales fuerzas aéreas enemigas también habría anulado sus defensas locales.

Evidentemente, no hay ninguna razón para pensar que sí. Pero hay muchas razones para creer que una fuerza aérea independiente capaz de destruir las fuerzas aéreas enemigas principal también será capaz de hacerse cargo de las fuerzas secundarias, tanto más cuanto que se subdividen en unidades de defensa local y podrían oponerse a la acción ofensiva de la Fuerza Aérea solamente por separado.

El autor añade:

Y si, al igual que Alemania, que, gracias a su organización industrial, fue capaz de lanzar casi tantos submarinos como los aliados destruyeron, el dominador del aire no debe tener suficientes fuerzas restantes a

224 *El dominio del aire*

hacer uso de su superioridad temporal de una manera lo suficientemente decisivo para poner fin a la guerra antes de que el otro lado tiene éxito en la reconstrucción de una fuerza aérea de valor apreciable, la guerra va a arrastrar una y otra vez, tal como lo hizo la Primera Guerra Mundial.

Tan. Si el vencedor se queda en un estado en el que no se puede hacer uso de su victoria, no sería decisivo, pero sólo una ventaja temporal. Pero eso no es nada peculiar en el campo aéreo; ocurre en todos ellos, tierra, mar y aire. Sin embargo, la comparación del autor no es justo. La organiza- ción industrial alemana, que hizo posible que Alemania para reemplazar los submarinos lo más rápido que perdió ellas se encuentran fuera del alcance de la acción ofensiva de las fuerzas navales aliadas, que tuvieron que esperar mientras los submarinos fueron construidos, equipados y enviados en el mar, porque era sólo en el mar que podían tratar con ellos.

Pero una organización capaz de reconstruir una fuerza aérea independiente se encuentra en un lugar de fácil acceso para la Fuerza Aérea en el dominio del aire; y el dominador del aire podría atacar y destruir al enemigo medios aéreos ya que estaban siendo construidas, armados, equipados, y lanzaron al aire. Mientras tanto, a sí mismo, con la máxima seguridad, podría construir, brazo, equipar y poner en marcha el mayor número de medios aéreos ya que era capaz de producir. No hay duda de que el dominio del aire puede llegar a ser temporal, pero sólo si la conquista demuestra ser una victoria, si pírrica el que vence el aire está satisfecho con la dominación moral de ella o duerme en su victoria en lugar de la creación de nuevas armas aéreas para sí mismo, y deja que el enemigo va a reconstruir sus fuerzas aéreas. Pero si el que conquista el dominio del aire también sabe cómo explotarlo, no va a cometer el error de dejar que el enemigo haga lo que le plazca. Debido a que, una vez que se conquista el dominio del aire, si es o no llega a ser "temporal" no depende de alguna característica peculiar del brazo de aire, pero únicamente en el calibre mental del comandante de la Fuerza Aérea Independiente victorioso. Oremos a Dios para un buen comandante.

Bastico general, a quien se refirió en particular a mi pregunta, "¿En qué condiciones se encuentran un ejército en sí si fuera obligado a operar bajo un cielo dominado por el enemigo, es decir,

*Recapitulación* 225

un ejército sobre el cual enemigo fuerzas aéreas podrían operar libremente?" limitó su respuesta a algunos comentarios ingeniosos sobre la palabra 'libremente' y mantuvo silencio sobre el resto. Pero no hay nada en especial humorística acerca de la palabra 'libremente'. Así como un ejército que ha roto la resistencia enemiga puede invadir libremente el territorio del enemigo, ocupan sus centros importantes, y apoderarse de sus riquezas; al igual que un marino que se ha hundido la marina enemigo puede vagar libremente los mares e interferir con el tráfico- del enemigo para una fuerza aérea independiente que tiene destruyeron las fuerzas aéreas del enemigo pueden vagar libremente el aire en todas las direcciones y soltar libremente lo que quiera donde quiere. Como de costumbre, voy a dejar que el sentido común sea el juez.

Es extraño cómo las personas que dicen que el ejército y la marina absolutamente necesario tener la aviación auxiliar a su disposición, y hacen grandes esfuerzos para señalar las desventajas en las que la mano de obra y sin fuerzas aéreas auxiliares, no muestran ninguna preocupación en absoluto acerca de la eventualidad de que la ejército o la marina, incluso con una fuerza auxiliar, podrían ser obligados a operar bajo un cielo dominado por el enemigo. Pero tal eventualidad bien puede llegar a pasar y se debe tomar en cuenta, sobre todo por aquellas personas que defienden la teoría de que las fuerzas aéreas nacionales deben dispersarse en mil direcciones diferentes, lo que disminuye la potencialidad de esa fuerza cuya función esencial es la lucha por el dominio del aire.

Nadie puede negar que una fuerza aérea independiente dominando puede operar en contra de las bases, líneas de comunicación y centros de abastecimiento del ejército y la marina, causando algunos daños y algunos obstáculos. Nadie puede negar que una fuerza aérea independiente que domina al menos puede dificultar la tarea de los servicios aéreos auxiliares. Nadie puede negar que es una seria desventaja para un ejército y la marina para operar bajo el predominio del enemigo en el aire. No se puede negar que la moral rebajado de un país sometido a las ofensivas aéreas de una predominante enemigo en el aire tendría un efecto perjudicial sobre sus fuerzas armadas.

Y sin embargo, todo el mundo trata el tema con total indiferencia, como si se tratara no es asunto suyo. ¿Por qué? Porque si alguna vez se detuvo y lo consideraron seriamente, tendrían que llegar a la misma conclusión que yo no-saber, que cuando se enfrentan

226 *El dominio del aire*

por un conflicto aérea, se debe en primer lugar a sí mismo puesto en una posición favorable para la victoria, lo que implica la concentración de todas las fuerzas aéreas disponibles en una sola masa expresamente diseñado para vencer al enemigo. Pero ellos no quieren llegar a esta conclusión, por lo que, como avestruces, entierran sus cabezas en la arena.

"¡Disparates!" algunos de ellos dicen. "Tonterías! Las experiencias de la Guerra Mundial son todo lo que necesitamos para recordar. ¿No es cierto que entonces las fuerzas aéreas contendientes no hicieron más que sube y baja de ida y vuelta sin llegar a ninguna decisión en absoluto? Entonces..

".

Si es cierto; en la Guerra Mundial fue exactamente así. Sólo entonces la aviación auxiliar brillaba. Sin embargo, durante las guerras napoleónicas que era todavía peor, entonces ni siquiera la aviación auxiliar brillaba. En la Guerra Mundial de la concepción de la guerra aérea real no había nacido, y por lo tanto no había medios adecuados para la lucha contra uno. Del mismo modo, en las guerras napoleónicas no había aviación auxiliar, por la sencilla razón de que el avión aún no había nacido.

Estoy dispuesto a admitir que si en una futura guerra hay dos adversarios que ambos creen que una guerra aérea puede ser ni ganó ni perdió, ya que algunos de mis críticos opine, el conflicto aérea se sube y baja sin resultados, tal como lo hizo en el Mundo Guerra. Es duro para prepararse para la victoria e ir a ganar con una idea preconcebida de que es imposible ganar. Pero estoy convencido de que tal situación es más improbable que se produzca, porque ahora las fuerzas de aire independientes existen, y muchas personas de todo el mundo están estudiando cómo hacer que ellos mismos predominante en el aire.

Para empezar una guerra aérea, la guerra aérea verdadera, es decir, la lucha por el dominio del aire, es suficiente si un competidor decide seguir esta idea, que puede ocurrir espontáneamente, incluso a personas no iniciadas en el arte de la guerra: "Sería ser muy rentable para mí hacer mi enemigo sin poder en el aire; por lo tanto, en lugar de la dispersión mis fuerzas aéreas y utilizarlos en seesawings estériles, debería utilizarlos para reducir las fuerzas aéreas de mi enemigo ".

La experiencia del pasado no tiene relación con este asunto. Por el contrario, tiene un valor negativo, ya que tiende a distorsionar el razonamiento lógico. Durante la Primera Guerra Mundial la aviación era más que un niño; y como sabemos, los niños juegan a la guerra, pero no pueden hacer la guerra. Ahora

*Recapitulación* 227

aviación ha alcanzado la mayoría de edad. Se sabe que su fuerza y ​​sus objetivos; que puede aceptar y llevar a cabo su misión, que lucha en el aire, al igual que las misiones de sus brazos hermanas en la superficie están luchando en la tierra y en el mar. Al igual que el ejército y la marina, la fuerza aérea independiente se hace para hacer la guerra; y en nombre de la caridad, no olvidemos nunca que!

*En Le Forze Armate* Coronel Aimone Gato escribe lo siguiente:

Si las fuerzas aeronáuticas auxiliares del ejército y de la marina deben desarrollarse hasta el punto de que muchos defienden, todo el presupuesto aeronáutica no sería suficiente para cubrirlo.

Eso es verdad; incluso podría decirse que si toda la ayuda de los medios aéreos auxiliares podrían dar al ejército y la marina deben ser asignados a ellos, todo el presupuesto de defensa nacional no sería suficiente para pagar por ello. De hecho, debido a sus características peculiares, el brazo de la antena se presta a cualquier cosa que puede ser útil en la guerra. Tiene velocidad, y por el aumento de alta que lo ve todo y lo ve así. Esto hace que sea útil para todos los servicios de exploración, estratégica y táctica, lejos y de cerca; para reconocimiento topográfico y fotográfico; para la dirección y control de incendios; para la observación y de enlace; para la transmisión de órdenes y noticias; y para todos los otros servicios imaginables que pueden ser prestados por un instrumento que ve bien y viajan rápido.

Es armado, es rápido, y es poderosa; y es por eso que se encuentra haciendo todas las tareas directa e indirectamente relacionados con el combate: bombardear blancos fuera del alcance de fuego de artillería; extender el fuego de artillería en longitud y anchura; máquina- fuego sobre las tropas a baja altura en el momento crítico del ataque o en retirada; reforzar la moral de las tropas vacilante; dificultando las concentraciones de tropas enemigas en la noche; cuartel general bombardeo y convoyes en carreteras secundarias; y otras tareas cooperativas que necesitan un instrumento que está armado, se va rápido, e inspira miedo. Es el único brazo que puede luchar en el aire. Por lo tanto, se puede utilizar para vigilar el cielo y para impedir la acción de las fuerzas enemigas de aviación auxiliar mientras ayudaba a su propio.

Todo el brazo aérea puede hacer por el ejército aplica igualmente bien a la marina, y se necesita mucha imaginación para visualizar nueva

228 *El dominio del aire*

y los servicios auxiliares variadas, todas de carácter para poner el lado que no los tenga en una gran desventaja. Esto no es todo. Por ejemplo, es evidente que una unidad de tierra o mar con la cantidad Q de medios aéreos como su disposición sería en desventaja enfrentado por un enemigo similar con cantidad 2Q de medios aéreos. El resultado es que los servicios auxiliares tenderían constantemente en aumento. Los partidarios de aviations auxiliares, al darse cuenta de que tienden a disminuir la intensidad de la fuerza aérea independiente, pero no se atreven a hacer caso omiso de la Fuerza Aérea Independiente, que ahora tiene estatus legal, dicen: "En lo que se refiere a la aviación auxiliar, estamos satisfechos con mínimo indispensable; danos mínimo y hacer lo que quiera con el resto ". Bollati general escribe:

. . . dada la importancia de la fuerza aérea independiente,. . . el elemento principal a tener en cuenta es su eficacia en relación con sus tareas previsibles; Por lo tanto, debemos dar a la Z (la cantidad de medios aéreos para la Fuerza Aérea Independiente) el valor máximo posible compatible con las exigencias mínimas reconocidas como esenciales para X e Y (las cantidades de medios aéreos para las fuerzas aéreas auxiliares del ejército y de la marina) .

La palabra "máximo" en relación con el valor de Z es pleonástica, como el propio general Bollati establece por la siguiente ecuación, en la que T representa el total de medios y recursos aéreos disponibles: T = X + Y + Z. Una vez que se establece el mínimo para las exigencias esenciales del ejército y la marina, es fácil encontrar el valor de Z: Z = T (X + Y) o Z = T --- X-Y.

Ahora, Z no puede ser un mínimo o un máximo; es lo que es, el resultado de una resta, es decir, un residuo o, si se prefiere la palabra, un equilibrio. Este equilibrio puede ser tan pequeño como para llegar a cero, dependiendo de los valores dados para X e Y, como T es una constante. El elemento principal es la eficiencia de la fuerza aérea independiente, pero esta eficiencia es solamente lo que el balance es después de todas las disposiciones se han hecho para los aviations auxiliares. El general añade:

Las dos fuerzas de la edad avanzada del ejército y la marina, no puede dejar de reconocer que su hermana pequeña a la Fuerza ya independiente del aire es capaz de actuar en su propio FIN el cuadro general de las operaciones de guerra] donde no podían actuar, o tomar su lugar en ciertas circunstancias, o válidamente

*Recapitulation229*

*cooperando con ellos en sus acciones.* Sería absurdo que a su niegan los medios para llevar a cabo estas tareas. Pero ella es ahora también en condiciones de darles los medios preciosos que no podían hacer sin .... Por lo tanto, incluso si ella puede conseguir poco o nada a cambio, ella tiene el deber de ser generoso dentro de los límites de sus posibilidades .

La idea de Bollati general es que la hermana menor debe ser la cenicienta de la familia. Las dos hermanas mayores "no pueden ayudar a" reconocer su existencia y su capacidad de actuar por su cuenta, a favor de las hermanas mayores, por supuesto, ir a donde ellos no pueden ir, sustituyendo para ellos en ciertas circunstancias, dándoles un ascensor cuando necesitan eso; pero Cenicienta es también el deber de privar a sí misma con el fin de dar generosamente a sus hermanas. Pero ella no debe tener miedo; de alguna manera, siempre habrá algo que se deja para ella.

No se piensa en el valor de la fuerza aérea independiente en relación con el cuadro completo de las operaciones de guerra. Ella tiene que hacer lo mejor que puede con lo que sobra. Ella no puede hacer mucho en cualquier caso! El ejército y la marina deben mantenerse hasta un cierto nivel de eficiencia. Ahora que ha llegado la aeronáutica y pueden ayudar a los otros brazos, su primera tarea debe ser dar esa ayuda sin medida, todo lo demás es secundario. Eso es lo que se llama la cooperación con las fuerzas armadas; pero en realidad es el espíritu de una fuerza armada no sólo incapaz de levantarse de ser el espíritu de las fuerzas armadas nacionales, pero degenera en egoísmo puro.

Si la Fuerza Aérea Independiente tiene una función específica en el cuadro completo de las operaciones de guerra, debe tener el poder suficiente para llevarla a cabo, al igual que el ejército y la marina tienen. Mientras el Ministerio del Aire tiene que prever los aviations auxiliares fuera de sus propios fondos, los conflictos de interés dañinos siempre se van a plantear entre ellos. Cada uno procure llevar el agua a su propio molino, y tampoco estarán satisfechos.

Hacen el ejército y la marina creen que no pueden vivir sin medios aéreos auxiliares? Muy bien, ¿por qué no proporcionan por sí mismas fuera de sus propios fondos, como lo hacen todo lo que necesitan? De la misma manera, la Fuerza Aérea Independiente debe tener su propio presupuesto, que lo dejará vivir por sí mismo con-

230 *El dominio del aire*

interferencia fuera. De lo contrario sería incorrecto decir, como lo hace general Bastico, que una determinada nación gasta 5 mil millones para sus fuerzas armadas, de los cuales 700 millones van para las fuerzas aéreas, cuando, en efecto, una gran parte de los 700 millones va por medio auxiliar para aumentar la eficiencia de las fuerzas de superficie. He estado diciendo esto desde el año 1921.

Sólo el ejército o la marina-es competente para estimar lo que las fuerzas auxiliares aérea que necesita; y esta estimación no debe ser un compromiso alcanzado por la negociación entre el Ejército y el Ministerio del Aire. Es mejor para hacer frente a esta situación de lleno y resolver de una vez por todas en la única manera sensata a fin de evitar interferencias y recriminaciones. En la práctica, cuando el tamaño de su aviación auxiliar ha sido resuelto por acuerdos de compromiso, el ejército siempre se quejan de que no reciben suficiente, y el Ministerio del Aire se sentirá que ha sido demasiado generoso.

El ejército y la marina no deben permitir que su eficacia depende de la generosidad del ministerio de aire o en el sacrificio por parte de la Fuerza Aérea Independiente. Si los aviations auxiliares se consideren indispensables para el funcionamiento de las fuerzas armadas de la superficie, deben tener su propio lugar en la organización de estas fuerzas armadas, como todos sus otros medios y equipos. cuotas proporcionales fijos de medios aéreos deben ser incluidos en la organización de las grandes unidades de tierra y mar, así como las cuotas de artillería y otros medios de guerra son fijos; y la determinación de estas cuotas debe ser el negocio exclusiva de las autoridades de las fuerzas armadas de tierra y mar. A su vez la Fuerza Aérea Independiente debe tener su propio presupuesto fijo, no su actual vaga, fluctuante.

Esta disposición no entraría en conflicto con el principio de unidad aeronáutica. Ciertamente, esta unidad debe mantenerse, para que sólo hay una mejor manera de volar no importa para quién se realiza el vuelo, el ejército, la marina, la fuerza aérea independiente, o de la aviación civil. El Ministerio del Aire suministraría la aviación medios y personal para el ejército y la marina de acuerdo con la solicitud y el reembolso de los costes de producción, por lo tanto la supresión de tareas y responsa-

*Recapitulación* 231

No bilidades en su provincia. Este sistema podría resultar satisfactorio para el ejército y la marina, también; para que obtendrían los medios aéreos auxiliares que consideren necesario, sin interferencias externas, y podrían organizar, instruir y emplearlas como bien les parezca.

¿Por qué los partidarios de los aviations auxiliares no proponer y apoyar este sistema? En su interesante artículo, "Empleo, organización, movilización, capacitación y ... Funciones de la Aviación auxiliar para el ERN," Coronel Aimone Gato escribe:

No hay duda de que el problema de la aviación auxiliar está todavía lejos de una solución. Es mucho más complejo que Sandalli piensa, si por solución se entiende la aptitud orgánica completa de la aviación auxiliar a todas las circunstancias previsibles de guerra. Es perfectamente cierto que todo lo que se va a realizar de nuevo.

No es una declaración muy alentador! El autor sigue:

Un acuerdo entre el Ejército Real y el Ministerio del Aire no sería de beneficio para la aviación auxiliar. La vía de los acuerdos es un dudoso, ni militares ni racional, ya que está lleno de opiniones personales y las influencias que no es, y nunca será, objetiva.

Muy cierto. Coronel del gato sigue:

La solución no es decir, "Sentémonos y veamos lo que podemos hacer." Más bien, debe ser como sigue:

Ejército Real: "Mis necesidades aeronáuticas, estratégico, táctico y logístico, son los siguientes."

Ministerio del Aire: "Mis recursos para llenar sus necesidades son las siguientes." Ejército Real: "La organización de la aviación mi auxiliar, basado en mis necesidades y ajustado a sus recursos, es el siguiente."

A mi modo de ver, todo esto sería tal vez un paso por delante, pero no decisivo. Es la naturaleza humana que si usted puede conseguir algo gratis intenta llegar lo más que pueda; y si usted tiene que regalar algo gratis, que trataremos de dar tan poco como sea posible. En la práctica el sistema propuesto por el Coronel del gato llevaría a esta situación: Con el fin de obtener la mayor cantidad posible, el ejército se ex- aggerate sus necesidades. Con el fin de reconocer lo menos posible, el Ministerio del Aire tendría la tentación de minimizar sus recursos. En el extremo, por lo tanto, la organización de la aviación auxiliar haría

232 *El dominio del aire*

de nuevo se obtendrán compromiso, la negociación, es decir, un acuerdo.

Lo que se necesita es un paso decisivo. El ejército y la marina deben decir: "Necesito esto mucho aquí es el dinero; dámelo.". A continuación, el Ministerio del Aire llenaría la solicitud y se les paga por ello. Entonces no habría necesidad de acuerdos de compromiso; cada uno sería satisfecha y aceptaría la responsabilidad que le pertenecía.

Coronel del gato escribe más adelante:

Hoy en día es impensable esperar que una institución tenga conocimiento completo de todo lo referente a los campos terrestres y aéreos [y los campos de mar también lo haría ácido]; y es necesario que lo más importante colaboración en la organización-debe ser más estrecha y continua. Una forma de desarrollar esta importante forma de colaboración podría ser la de establecer un Comando de la Aviación auxiliar del ejército real. Tal institución debe existir en tiempo de guerra.

Esto no sería otro paso adelante, pero aún así el decisivo. Ciertamente, en tiempos de guerra no debería haber comandos para los aviations auxiliares del ejército y la marina; y no hay duda que sería recomendable organizar ellos ahora en tiempo de paz, por lo menos en el esqueleto. Pero su función no debe ser una colaboración más estrecha y continua; para una colaboración es característicamente vaga e indecisa, sujeto a la influencia personal, y puede funcionar sólo a través de concesiones y compromisos. En su lugar, su función principal debe ser el desarrollo de su propio plan de acción.

La decisión en cuanto a la calidad y cantidad de medios aéreos auxiliares necesarios para el ejército y la marina pertenece exclusivamente a las autoridades organizadoras de estas dos instituciones. El que tiene a su cargo la organización del ejército es el primero en decir, por ejemplo, que el ejército necesita un servicio aéreo para la exploración estratégica, y así sucesivamente. No se requiere ningún conocimiento especial de las técnicas de aviación para eso; que necesita sólo un conocimiento de las características generales de los medios aéreos, y hoy en día esto es parte de la cultura general. A continuación, los comandos de la aviación auxiliar para el ejército y la marina deben utilizar su competencia técnica especial para decidir sobre la organización de los medios aéreos necesarios y su coste. Las autoridades organizadoras del ejército y la marina serían por lo tanto entrar en posesión de todos los datos necesarios para su

*Recapitulation233*

decisión final. Tan pronto como se tomó la decisión, las órdenes de los auxiliares aviations enviarían a sus solicitudes de personal y medios para el Ministerio del Aire, lo que les proporcionará al coste de producción.

Esta es la única solución clara, precisa, radical del problema. Sería acabar con la necesidad de acuerdos de compromiso y sería una solución de material y moral clara. Las siguientes ventajas se verían de una solución de este tipo:

1. Los medios aéreos auxiliares constituirían una parte integral del ejército y la marina, en las mismas condiciones que el resto de la guerra significa que estas instituciones tienen a su disposición. Las autoridades organizadoras tendrían el mismo interés en ellos como en otros medios; el empleo de ellos se puede sincronizar con otros medios; y el resultado sería perfecto porque todo estaría bajo la dirección de una sola mente, y la máxima eficiencia se lograría con ello.
2. Tener la tarea de organizar sus propias aviations auxiliares y pagar por ellos fuera de sus propios presupuestos, las autoridades organizadoras del ejército y la marina se correlacionan sus fuerzas aéreas con todos los demás con el fin de obtener el mayor beneficio del dinero que tenían. Sólo entonces podríamos saber exactamente cuánto importancia de estas autoridades realmente se adhieren a la asistencia aérea! Hoy en día todo lo que tienen que hacer es preguntar por ella, y es natural que no se preocupan por el costo, que va a salir del presupuesto de otra persona; y para que se sientan que lo que piden es una necesidad absoluta. Si un automóvil se les dio de manera gratuita a cualquier persona que juró que absolutamente tenía que tener uno, no sería todo el mundo viaje en un automóvil?
3. La Fuerza Aérea Independiente tendría su propio presupuesto y ser libres de organizar de acuerdo a sus posibilidades.

Estoy convencido de que, si un sistema de este tipo debería ser adoptado, no sólo la aviación auxiliar realmente funcionar, pero poco a poco el ejército y la marina sería prescindir de ellos. Los partidarios de la necesidad absoluta de los aviations auxiliares ya no preguntar: "¿Qué vamos a pedir a la generosidad del Ministerio del Aire?" El problema sería muy diferente. Tener que pagar el costo de su propio presupuesto, independientemente de su tamaño, e incluso

*Comando de 234The El Aire*

si se debe aumentar para cubrir el nuevo gasto, que se preguntan: "¿Qué va a aumentar más la potencialidad del ejército (o azul marino), dedicando una parte de nuestro presupuesto de medios aéreos o pasar todo en tierra (o el mar) ¿medio?" El problema sería entonces más realista y traer a la tierra las imaginaciones a gran altura; y, probablemente, la respuesta sería algo como esto: "¿Cuál sería el uso de medios aéreos de todos modos a menos que nuestra Fuerza Aérea Independiente conquista el dominio del aire y si lo hace, no podía entonces solicitar su cooperación en contra de una enemigo privado de la fuerza aérea, entonces lo mejor que puede hacer es utilizar toda nuestra apropiación de aumentar nuestra tierra (o el mar) significa ". Así, los aviations auxiliares morirían, muerto por sus propios defensores.

## CAPITULO DOS

***Defensa aérea***

MIS dignos oponentes a menudo han tenido a bien llamarme un "teórico" - lo que significa un visionario, cuando me confrontar con sus puntos "prácticos" y "realistas" de vista. Ingeniero Attal escribe en el artículo antes citado:

No soy un adversario del general Douhet. Discuto sus ideas, no para refutar sino aclarar ellos. Como estoy acostumbrado por mi profesión singularizar la realidad de cualquier problema que tengo en cuenta, voy a tratar aquí para traducir la teoría en práctica. De lo general voy a bajar a lo específico.

Ingeniero Attal-mi oponente cortés llevará conmigo me-recuerda un poco a una de esas mujeres que, cuando chismes acerca de sus amigos, dice: "Oh, fulano Oh, sí, ella es precioso, encantador y virtuoso? , pero ..." y luego ir a pintar tal y tan negro que el mismo diablo.

Comienza felicitándome por lo tanto me sonrojo. Se repite varias veces que él no es uno de mis oponentes, pero ... Por el contenido de su artículo que siempre termina señalando que, al menos de forma práctica y realista, estoy hundido en el error hasta el cuello. De hecho, él apoya la necesidad absoluta de la aviación auxiliar, concede una gran importancia a la defensa aérea, y sólo reconoce la decisión relativa del campo aéreo. Prácticamente, está en contra de todo lo que represento; y me siento inclinado a preguntarme qué hubiera escrito sobre mis teorías si no había declarado al principio que él era uno de mis "fervientes seguidores."

Pero, bromas aparte, debo admitir que su sistema de la crítica es muy conveniente, especialmente cuando se carece de argumentos válidos. En efecto, dice, "Oh, sí, teóricamente no se puede decir que estás equivocado;. Pero en la práctica son muy equivocadas" Esto es con-

235

*Comando de 236The El Aire*

veniente, porque nadie puede tener la práctica de esta pregunta en particular. si soy un teórico-e Ingeniero Attal permitirá que lo diga, él es un poeta y un soñador. En lo que se refiere a la defensa aérea, la pregunta a la que me limitaré por el momento, hace declaraciones de este tipo:

. . . tenemos que ponernos en condiciones de garantizar en todo momento y en contra de cualquier enemigo el desarrollo seguro de nuestro esfuerzo nacional!

Esta es la declaración de un ideal. Ahora hay que ver si podíamos ponernos en una posición tal en la práctica.

. . . nuestro presupuesto aeronáutica debe responder a la siguiente idea práctica: "¿Cuál es la cantidad mínima de las fuerzas aéreas necesarias para garantizar el dominio del aire en nuestro propio cielo" Después de este mínimo se llega a, que debe incrementarse en un tercio.

Esta no es una base práctica para un presupuesto, es una poética. Al menos, esa es la forma de cualquier ministro de Finanzas, lo miraría.

. . . nuestra defensa no debe estar limitada por el alcance de nuestro presupuesto; pero el presupuesto debe ajustarse a las necesidades de la defensa.

Este tipo de cosas puede ser práctico para los Estados Unidos de América, pero ciertamente no es para nosotros. es sólo los poetas que no están confinados por la extensión de sus presupuestos.

Douhet general siempre está preocupado por las limitaciones presupuestarias. Su razonamiento es muy bien como un jefe militar utilizado para luchar por grandes créditos suficientes para llevar a cabo sus planes; pero razono como un hombre de negocios. Durante mi carrera profesional he tenido la oportunidad de llevar a cabo varios negocios, y he encontrado que la única cosa que cuenta es si el acuerdo es bueno, es decir, vale la pena. Cuando el acuerdo tiene un valor, mientras que, el dinero siempre se encuentra.

Aunque no soy un experto en negocios, me gustaría señalar que el fin que se persigue en los negocios es el beneficio más grande de la moneda y de medios invertido. Eso es lo que cuenta en la práctica. Prácticamente es necesario para obtener el mayor rendimiento de la moneda y de medios invertido. El empresario que no reconocen la debida atención a la cantidad de dinero disponible cuando se pone sus mejores ideas en la práctica, por lo general tiene éxito en la quiebra a sí mismo. La guerra es un negocio, como cualquier otro; es el negocio de la distribución. Incluso

*Recapitulation237*

en la guerra hay que tratar de no ir a la quiebra. Siempre es una cuestión de presupuesto. Italia puede permitirse un Fiat; Estados Unidos puede permitirse un Ford. El hecho es tan incómodo como la camisa mítica de Nessus, pero no se puede escapar de ella.

No es la provincia del experto guerra para decidir lo que una nación puede asignar a su propia defensa, al igual que no es la provincia de un ingeniero eléctrico para decidir sobre la capitalización de una empresa industrial. Ambos deben estar satisfechos con la utilización de la mejor manera lo que está disponible para ellos.

El experto en la guerra debe darse cuenta de que la potencialidad económica de una nación es lo que es, ni más ni menos; y que la nación debe vivir primero y armarse después. De lo contrario sería como la fijación de un hombre muerto en el interior de una fuerte armadura. Le haría poco bien, incluso si estuviera hecha de acero más duro. Si Italia fuera un país rico como los Estados Unidos, podría no haber molestado con mis teorías. Pero ese no es el caso. Hoy en día, menos de una nación puede darse el lujo, el más cuidado que debe utilizar lo que tiene. Considero que esto es un principio muy práctico, incluso desde el punto de vista empresarial.

No digo [escribe Ingeniero Attal] que las necesidades de defensa deben salir de los presupuestos militares por sí solas; presupuestos civiles también pueden ser dibujadas en.

Ingeniero Attal sin duda tiene una extraña idea de los presupuestos de un estado. No se da cuenta de que todos los presupuestos, militares y civiles, constituyen un todo indivisible. ¿Se cree que sería "un buen negocio" para la nación a tomar los fondos de la agricultura y la educación, digamos, y por entero a la defensa aérea?

Pero vamos a soltar preguntas como éstas, que están fuera del alcance de una discusión técnica, que simplemente debe definir la mejor manera de utilizar los recursos disponibles.

Sin duda, sería ideal si pudiéramos ponernos en una posición de "garantizar en todo momento y en contra de cualquier enemigo el desarrollo seguro de nuestro esfuerzo nacional"; del mismo modo que sería ideal si pudiéramos asegurar para nosotros mismos el comando de nuestro cielo. Pero es precisamente la posibilidad de alcanzar estos ideales que digo es Lack-

1 Douhet tiene la intención de comparar el número de automóviles en los dos países, no los costos relativos de los dos tipos.

*Comando de 238The El Aire*

En g. Yo espero que Attal Ingeniero olvidaría sus afirmaciones idealistas por un momento y señalar algo prácticamente cómo y dónde y por qué medios estos ideales se podrían realizar. En su lugar, da un vistazo a las afirmaciones más generales:

Volar sobre el propio territorio es infinitamente más fácil y menos costoso que sobrevuelan el territorio de otra persona. . . . Cuando los campos de aviación del futuro se han distribuido convenientemente sobre las zonas apropiadas, cuando todos los suministros y otras necesidades han sido ya hecha, el comando del propio cielo se puede asegurar con una fuerza aérea adecuada. ... Siempre podemos organizar nuestras defensas aéreas dentro de límites prácticos a fin de reducir al mínimo los daños causados ​​por los bombardeos enemigos, incluso si el brazo química se debe utilizar contra nosotros.

Bellas palabras, todas ellas; pero ni una palabra, ni un solo verbo o adjetivo, para aclarar aun sumariamente la cantidad de medios necesarios para alcanzar los objetivos de la suya. Ha habido un montón de hablar pasando por el "factor moral," y estamos de acuerdo en eso; pero cuando tiene que hablar de medios materiales, Ingeniero Attal obtiene ligeramente fuera de él con estas palabras:

Lo que cuenta no es la cantidad sino la organización; en caso de guerra el número se multiplica con el grado máximo dentro de los límites de la organización.

¿Qué organización, orar? ¿Qué número? Además del factor moral, que es irrelevante para la discusión, la preparación de una defensa aérea exige fuerzas aéreas, fuerzas antiaéreas, y material para armarlos. Naturalmente, estas fuerzas tienen que ser organizado. Pero eso no es suficiente. Lo que es necesario es que deben existir previamente organizado y preparado para entrar en acción tan pronto como comiencen las hostilidades. No podemos esperar a que la guerra por venir antes de que "multiplicar" ellos; no podemos esperar que el presupuesto estatal se transformará en caso de guerra en un solo presupuesto de guerra; no podemos esperar a que el enemigo venga a bombardear antes de gastar lo que tendrá que ser gastado para la defensa aérea. Lo que cuenta en defensa aérea, sin importar lo que se quiere decir con el término, no es organizar, pero tenerlo a disposición de uno.

Escribí: "Si alguien puede probar a mí que a buen seguro y completamente podríamos proteger a nuestro país de las ofensivas aero-química eventuales por medio de una defensa aérea organizada determinada, prác-

*Recapitulation239*

camente posible llevar a existir, yo estoy dispuesto a renunciar a todas mis teorías ".

En Ingeniero refutación Attal con mucho entusiasmo hace que juega con las palabras "seguramente" y "completo", olvidando que es su culpa que los utilicé, porque él había afirmado previamente la posibilidad de garantizar en todo momento y en contra de cualquier enemigo el desarrollo seguro de nuestro esfuerzo nacional y de asegurar el mando de nuestro cielo. Pero pasaré de eso y corregir a mí mismo para que diga: "Voy a renunciar a todas mis teorías, si alguien va a probar a mí que, por medio de una defensa aérea organizada determinada, prácticamente posible para traer a la existencia, podríamos reducir la fuerza de ofensivas aerochemical eventuales contra nuestro país a un punto donde estarían poca importancia y no peligrosos para su seguridad." Diré más: "Si, gracias a la defensa aérea,

Y realmente lo haría! Pero yo soy muy consciente de nuestra situación geográfica desafortunado en relación con un conflicto aérea; y por lo tanto sé que es mucho más fácil que otros nos atacan que para nosotros para atacarlos. Por esta razón, una neutralización de ofensivas aéreas podría funcionar a nuestro favor y no a la de ellos; para luego, después de haber destruido el campo aéreo, debemos luchar, como en los tiempos antiguos, sólo en tierra y mar.

Si yo estoy en contra de la defensa aérea en la medida en que se necesita medios lejos de la fuerza aérea independiente, no es sólo porque me gusta el establecimiento de mí mismo contra la mayoría. Estoy en contra, porque tengo una convicción razonablemente justificado que la defensa aérea será muy decepcionante en acción. Estoy convencido de que no puede cumplir con su objetivo ya que se necesitan fuerzas mucho más grandes para la defensa en el aire que para la ofensiva. He demostrado esto cientos de veces; pero ninguno de mis oponentes, Ingeniero Attal incluido, han discutido o criticado mi demostración nunca. Sin embargo, ese es el punto más importante de toda la cuestión.

Para demostrar que el comando de la propia cielo es "infinitamente" menos costosa, o incluso simplemente "menos costosa" -than el dominio del aire, además de afirmar que, Attal ingeniero debe

240 *El dominio del aire*

han demostrado que algunas fuerzas aéreas pueden mantener muchas fuerzas enemigas lejos de nuestro cielo. Pero esto es difícil de hacer, porque en la práctica sucede todo lo contrario.

Del mismo modo, el artículo de capitán Ugo Malusardi en Rivista Marrittima no tiene valor. Él afirma que "el porcentaje útil de los bombardeos llevados a cabo por los aliados disminuyó progresivamente de 73 por ciento en 1915 al 27 por ciento en 1918." Esto no es más que un elemento estadístico de origen desconocido, ya que no se da ninguna fuente. Es vago, ya que se ha hecho ninguna explicación de lo que significa "porcentaje de utilidad". Y de todos modos, su validez se destruye, por lo que se refiere a punto de Ingeniero de Attal, por las primeras palabras del párrafo en el que se produce.

El empleo de los bombardeos aéreos, incluso hacia el final de la Guerra Mundial, se basa más en el elemento de sorpresa y la habilidad especial de algunos aviadores que en el propio material.

Pero en las guerras futuras operaciones de bombardeo aéreo se basan en algo más positivo y concreto. Podemos colocar ninguna confianza en las estadísticas de un período en que no había verdadera guerra aérea, aunque algunos bombardeos esporádicos empíricos y se llevaron a cabo, así como algunos absurdos. Todavía recuerdo heroico capitán Salomone, un aviador medalla de oro que murió en 1918, regresando por la noche para el aeródromo del que había despegado con su escuadra de Capronis a bombardear el terminal de un "Teleferica," cuando todo el mundo sabía que la la estación no era más que un acuerdo de expediente. Creo que en el futuro los escuadrones aéreos no será enviado a bombardear improvisados ​​arreglos, algo que debe haber contribuido generosamente a disminuir el porcentaje de utilidad de los bombardeos. En su lugar, se enviarán contra grande, vulnerables, fácil de alcanzar blancos, incluso desde altitudes de más de 1.500 metros. Sin tener que preocuparse acerca de las estadísticas, es suficiente recordar que nuestra Treviso fue bombardeado 100 por ciento y tuvo que ser evacuado a pesar de la defensa aérea; y en ese momento, hacia el final de la guerra, nuestra aviación era más fuerte que los austriacos,

Ingeniero Attal ve una marcada diferencia entre el comando de nuestro propio cielo y lo que podríamos describir como el cielo en general. Es una distinción que no entiendo. No hay fronteras naturales en el cielo, ni barreras artificiales. Con el fin de comando

*Recapitulación* 241

nuestro cielo que debe ser capaz de enfrentarse a cualquier hora cualquier fuerza aérea enemiga que podría tratar de cruzar la línea imaginaria que divide el cielo de la nuestra. Por lo tanto, tendríamos que estar en todas partes, siempre listo y capaz de repeler la masa de las fuerzas aéreas enemigas, ya que no podíamos evitar que traten de venir en masa si quería. Pero si hemos sido capaces de repelerlo, quién o qué podría impedir que nuestras fuerzas aéreas de cruzar la frontera imaginaria entre los dos cielos y volando en el cielo del enemigo? La única cosa que nos podría detener sería la falta de gasolina.

El cielo no se puede cortar en secciones sólo para complacer a una defensa aérea de la aviación o un auxiliar. Nadie puede comandar su propio cielo si él no manda el cielo del adversario. Attal ingeniero debe darse cuenta de esto: la forma más práctica y realista de la prevención de los aviones enemigos de venir una y bombardeo de Estados Unidos es destruirlos, al igual que la manera más práctica y realista de la prevención de las ofensivas terrestres y marinas contra nuestro país es destruir la tierra del enemigo y las fuerzas de mar. Esta es la solución real. Todos los demás son paliativos o superfluas, como poner una cataplasma de mostaza en una pata de palo. Una fuerza aérea de ninguna manera resta de la fuerza ofensiva es una fuerza a la impotencia para dañar al enemigo o compensar una fuerza ofensiva enemiga correspondiente. Esta afirmación es incorrecta. Si dos naciones, A y B, tienen medios aéreos iguales, y A utiliza todos ellos en la ofensiva, mientras que B utiliza todos ellos defensiva B de forma automática y gratuita, asegura una ofensiva aérea contra cualquier pero no asegura contra una ofensiva de A. En consecuencia, B juega en las manos de A, y no se defiende en sí tampoco. Esto no es una teoría; es simple sentido común.

De todos modos, en la guerra hay que saber cómo tomarlo. Estamos de acuerdo en que; Yo mismo he dicho varias veces. Pero no se debe exceder ciertos límites en la formación de uno mismo para tomarlo. Incluso los boxeadores más fuertes son eliminados de vez en cuando. No hay que exagerar los beneficios de la formación, o que puede sufrir el destino del caballo que estaba siendo entrenado para rápida.

La necesidad de entrenarse para tomar lo que se refiere a la necesidad de renunciar a uno mismo. En la medida en que he rige por el principio de que hay que "resignarse a soportar las ofensivas enemigas con el fin de

*Comando de 242The El Aire*

*infligir mayor daño en él,"* han sido durante mucho tiempo uno de los más fervientes partidarios de la necesidad de la preparación moral entre la población, una necesidad que me siento más profundamente que cualquier otra persona, en especial más que los que esperan disminuir la eficacia de la defensa aérea, o aquellos que creen que después de todo el diablo no es tan negro como lo pintan. Sin embargo, la necesidad fundamental en la preparación de la población para hacer frente a las ofensivas aéreas resueltamente es para que sean plenamente conscientes de la gravedad de ellos, para no engañarse acerca de la efectividad de la defensa aérea; y, sobre todo, para hacerles entender que la dispersión defensiva significa aquí y allá no les haría ningún bien y desviar los medios de la tarea esencial, por lo tanto, sería perjudicial en el resultado final.

Incluso si yo fuera mal en mis ideas, este es el tipo de propaganda que llevaría a cabo en, por ello es útil. Una población habituada a soportar las ofensivas aéreas y convencido de que no pueden ser protegidos adecuadamente contra ellos, sin duda se animó al ver que en la práctica la defensa aérea era realmente capaz de mantener a distancia ofensivas, a pesar de lo que les habían dicho lo contrario. El que se prepara para el peor de los casos también se prepara para el mejor. Pero al revés es muy peligroso. Una población llevó a creer en la eficacia de la defensa aérea sería asustado y su moral baja si se enteraron de que no protegía en la práctica. No podían hacer entender las deficiencias de defensa aérea a continuación. Ellos clamar por medios defensivos más aéreas; y porque no podían culpar a los medios,

Necesitamos una preparación moral, entonces; pero debe ser uno que responderá a tal fin. Además es necesaria la, preparación de la materia moral también, lo que ayudará a disminuir los efectos de la ofensiva. Estas dos preparaciones en conjunto constituyen un todo de la protección aérea pasiva que no emplea medios aéreos ofensivos, y por lo tanto no es contradictorio con el principio de resignarse a soportar las ofensivas enemigas con el fin de causar los mayores sobre él. Considero que la organización de esta protección pasiva no sólo útil, sino indispensable. Lamento decepcionar Ingeniero Attal, pero estoy firmemente en mi declaración: "Yo

*Recapitulation243*

reconocer el valor de todo lo que se puede hacer para disminuir el efecto de las ofensivas aéreas contra nosotros, siempre que no disminuiría la fuerza de la ofensiva que podríamos llevar al enemigo ".

A menudo me acusan de ser un extremista, pero eso es incorrecto. La verdad es que dos y dos siempre va a hacer cuatro a mí, no tres o cinco. El empleo de un medio aéreo ofensiva es más rentable que usarlo defensiva. A cien, mil, diez mil medios aéreos utilizados en la ofensiva son más rentables que los cincuenta, quinientos, cinco mil empleados defensiva y el mismo número en la ofensiva. Dos y dos son cuatro. Repito que esto no es teórica o extremista; es aritmética, pura y simple.