



## Doctrina aérea y táctica de operaciones combinadas

Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de Aviación.

Durante la segunda gran guerra y la post-guerra, los temas sobre asuntos de Aeronáutica Militar brotaban tan espontáneos y numerosos como los hongos con la humedad. Ahora, en cambio, se experimenta el fenómeno contrario.

¿Quién se atreve de nuevo a emprenderla con los manidos temas de la Supremacía Aérea, los Proyectiles-cohete, la Aviación Embarcada, el Bombardeo Estratégico o la Caza Supersónica de Interceptación?

Temas de contenido o interés técnico de la Ingeniería Aeronáutica, que privaron con su novedad e importancia, tales como los perfiles laminares, las alas en flecha, los motores de reacción, las hélices de alta velocidad, la compresibilidad del aire, la barrera sónica y los aviones transónicos, no aparecen menos gastados.

De Orgánica y de Logística se ha escrito mucho menos, y no podemos creer que haya sido porque hubiera mucho menos que decir.

¿Pero es que realmente se han agotado los temas porque todos han sido tratados desde todos los puntos de vista, en todas sus facetas y bajo todos los ángulos posibles? ¿O por arte de magia aparecieron fantasmas que fingieron asuntos inexistentes y por arte de magia han desaparecido otra vez de nuestro mundo subjetivo?

Creemos que hay parte de lo uno y parte de lo otro. Había sujetos o asuntos verdaderos que han sido suficientemente bien tratados, y había fantasmas de asuntos. Tratado y gastado el asunto real, desaparecieron a la vez sus múltiples imágenes.

Con el tiempo realmente transcurrido, gas-

tadas y architratadas las cuestiones reales, se llevaron consigo también las imágenes, dejándonos el vacío que hoy nos rodea, este hambre de concreciones en doctrinas y cierta desorientación por exceso de espacio operativo y por sobra de misiones, ante las cuales todo el material aeronáutico resulta insuficiente y a veces poco apropiado a las misiones; aunque, como ha ocurrido en Corea, sea por desorbitado para la misión.

Creemos que por una vez podría invertirse la frase clásica y decirse que *el bosque de imágenes virtuales no nos permitió ver los pocos árboles reales*, y que, podados éstos a troche y moche, al volvernos hacia *el bosque* en busca de nuevos materiales, nos encontramos con *el paisaje lunar* de nuestro actual vacío y con una triste soledad por falta de doctrina.

Pensando así llegamos a creer que nuestro momento actual es aquel en que la táctica de las tres Armas debía ser sustituida por una Táctica de los Tres Ejércitos. Más que sustituida, deberíamos decir complementada, puesto que la de las tres Armas clásicas tiene que subsistir en superficie, aunque con la introducción de una modificación, que ya en alguna otra ocasión llamamos *la variante aérea*. Táctica, pues, de las tres Armas, y además, táctica de los tres Ejércitos, para operaciones combinadas.

Se nos ocurre preguntar: ¿Por qué no aparece concretada de una manera explícita y simple esa táctica de los tres Ejércitos de Aire, Mar y Tierra?

En realidad, se le podría seguir llamando táctica o doctrina de las tres Armas, siempre que conviniésemos en llamar así al Arma del Mar, Arma de la Tierra y Arma del Aire. Incluso la Tierra y el Mar podrían concretarse más todavía si dijésemos Arma del Aire y Armas de Superficie, pues de este modo dejaríamos más explícita la indiferencia que para la Aviación tienen *la Tierra y el Mar* en relación a su elemento natural, *el Aire*, que los envuelve a ambos totalmente.

Alguien dijo que quien fuese dueño del mar sería dueño del mundo. Claro que antes que nadie lo dijeron con sus propios actos los pueblos marinos de la prehistoria, y la misma mitología pregreiga lo expresó bien claro con su fábula, trasunto

de la realidad prehistórica, según la cual un joven griego mató al rey Minos; la naciente Grecia, al vencer al reino cretense, marinero por excelencia y fundador de todas las factorías y bases fenicias de Palestina, de Africa, de la Península Italiana, de la Bética e incluso de la soñada Atlántida. Luego cuenta que el joven bajó al fondo del mar para recuperar el anillo que a Minos le había dado Neptuno como cetro del Mediterráneo. La verdad prehistórica, perdida y transformada románticamente, crea la Mitología, que no es una invención poética absolutamente anárquica, sin origen; por ello, con lógica y sinceridad se puede de la Mitología recuperar la Prehistoria para, sobre firmes y reales cimientos, reedificar la Historia. Ese ejemplo del *Anillo-Cetro del Mar del Rey Minos* nos lo muestra claramente.

Quien es dueño del mar y sus caminos es dueño del mundo. Pero el aire es un mar que llega hasta las puertas y los techos de nuestras casas, por muy interiores que estén edificadas en tierra firme o en lejanas islas.

Esta es *la variante aérea*, que tiene que ser introducida para lograr la *Nueva Mentalidad*, del mismo modo que en determinado momento hubo que introducir una *variante marítima o marinera*. El Reino de Israel llegó al fausto oriental de Salomón gracias a haberse hecho *marinero* mediante un convenio con su amigo fenicio el rey de Tiro, poniendo Salomón su puerto del Mar Rojo y haciendo cada tres años la ruta hacia Oriente aquellos marineros mediterráneos con sus naves y su arte de navegar. Del mismo modo, y en momento forzoso, tuvieron que introducir la *variante mar* Grecia, para sustituir a Creta y para vencer a Troya, y Roma, para vencer finalmente a Cartago; Napoleón fracasó por no tener un Nelson. Desde el Báltico (aquel otro Mediterráneo de la fría y rubia civilización nórdica) llegaron a Norteamérica por el Mar del Norte, mucho antes que Colón a Cuba por el templado Atlántico, los audaces navegantes Vikingos de la Noruega prehistórica.

La *variante marinera* no postergó ni anuló al Poder Militar de Tierra firme, sino que amplió los espacios accesibles y los ámbitos de la guerra.

Ahora esta *variante aérea* tiene que entrar en todas las nuevas mentalidades, en todos los modos de ver y de sentir de hoy día, no como una exclusividad del *punto de vista del aviador*, sino también en la del marino, en la del militar de tierra y en la de todos los habitantes de nuestro planeta, por sedentarios y terrestres que sean. Esta *variante aérea*, sin anular ni postergar nada de la superficie (Tierra, Mar), tiene que llegar a saturarlo todo, a darle a todo un viso y un contenido que tenga siempre presente lo aéreo como algo real y fundamentalmente cierto de nuestra época; algo que ha de pesar primordialmente, y hasta tal punto que quien no lo capte o quien lo olvide, no vivirá realmente en nuestra Era del Aire.

Pero de ahí a deducir la desvalorización total de lo terrestre y lo marítimo y la postergación de los Ejércitos de Tierra y Mar, va mucho trecho.

Le llamemos Doctrina Táctica de los Tres Ejércitos o le llamemos de las Tres Armas (con este concepto de los tres elementos), lo cierto es que está haciendo verdadera falta el concretarla, en vez de seguir moliendo la harina archipulverizada de los nuevos principios, los nuevos medios, los nuevos métodos de empleo y la nueva doctrina pura exclusivamente aeronáutica.

Por otra parte, ¿por qué no se ha concretado ya una Doctrina Aérea? Quizá hace poco no lo hubiéramos sabido decir con toda la claridad y seguridad que después de la guerra de Corea podemos hacerlo. Algo atascaba, detenía y hacía dudar; pero no se sabía del todo lo que era. Se ha visto que, sin tener que corregir nada de lo que para el futuro se preveía (grandes flotas de Aviación Estratégica y grandes masas de Aviación de Caza supersónica de interceptación), es necesario no volverse de espaldas ni dejar de mirar y considerar los espacios más limitados en dimensiones, pero largos en cuanto a permanencia en vuelo, de los campos de batalla tácticos, de los frentes terrestres en relación con las bases aéreas no sólo tomando en cuenta el alcance y radio de acción de los aviones para *operaciones combinadas* (Aire-Tierra, Aire-Mar), que ya de por sí sería suficiente motivo, sino, lo que es muchísimo más importante, respecto a la *oportunidad de aparición en un momento*

*dado y en lo referente a la duración de la permanencia sobre los objetivos tácticos, como también incluso a la repetición de los servicios y a las pausas de ausencia; "talón de Aquiles de la Aviación", a causa de la esclavitud al suelo para recuperar combustible y municiones, de la que no puede librarse el Arma Aérea.*

La característica *falta de continuidad en la acción*, entra para lo aeronáutico dentro del *principio fundamental de la "economía de fuerzas"* y constituye quizá su único punto débil.

La Aviación (hablamos ahora principalmente de la Aviación Táctica) es como aquel gigante que era hijo de la Tierra y que tras mucho combatir se le iban agotando las fuerzas, hasta caer al suelo completamente extenuado e indefenso; pero al contacto con su madre la Tierra cobraba nuevos bríos y se levantaba dispuesto a combatir de nuevo.

Claro que tanto la Aviación Táctica como la Estratégica y la Caza de Interceptación, sufren esa forzada vuelta a tierra.

Pero en la Caza de Interceptación y en los aviones de Bombardeo Estratégico, sus momentos de actuación (con independencia del radio de acción y del tiempo que necesiten para llegar a su objetivo o lugar de acción) son siempre fugaces. De ahí sus características, en las cuales debe predominar unas veces el radio de acción y la carga de agresivos, y otras veces, la velocidad y el techo, aunque sea con una carga reducida de agresivos nucleares. Y para la Caza de Interceptación ha de predominar la velocidad de subida, aunque su permanencia en vuelo sea restringida por los enormes consumos que implican los modernos motores de reacción.

En cambio, es muy otro el caso de la Aviación Táctica (para operaciones combinadas tanto con Tierra como con la Marina). Aquí importa extraordinariamente la *duración del vuelo* y el poderlo aprovechar al máximo en permanencia sobre el objetivo para determinadas misiones; y para otras misiones lo más importante es la *oportunidad de aparición* y la reducción de las pausas de ausencia, en aquellas ocasiones de mucha actuación de la Aviación contraria contra las fuerzas propias de superficie.

Aquí la esclavitud de la vuelta a tierra adquiere un resalte enorme. Y aunque a primera vista pudiera parecer problema de alcance o radio de acción, pues de ahí se deriva la duración de vuelo, como no se trata de gastar esa permanencia en vuelo en el viaje de ida desde la base aérea al objetivo y en el regreso a la base, sino que lo que importa es oportunidad de aparición sobre el objetivo y permanencia o masa aérea sobre él, resulta en realidad un problema de cantidad de material aéreo y de proximidad de las bases de partida al frente de batalla. Resulta por esto muy interesante que estén esas bases aéreas en la misma divisoria geográfica que el frente de actuación. De otro modo, como es muy frecuente que a distinto lado de una divisoria geográfica se produzcan no ya circunstancias meteorológicas distintas, sino incluso contrarias en régimen alternativo, la Aviación, por mal tiempo en sus bases, aunque sea bueno en el frente de combate, o por mal tiempo en el frente de combate, aunque fuera bueno en sus bases aéreas, no podría actuar con toda su posible efectividad o tendría que hacerlo con mucho mayor desgaste de material y eliminación de pilotos en los regresos y aterrizajes con nieblas o tempestades. Esto es así, y lo seguirá siendo en gran parte, a pesar del perfeccionamiento de los medios y métodos de vuelo con malas condiciones meteorológicas. En la Batalla de Londres, Alemania perdió más aviones y pilotos en los aterrizajes a ciegas, al regreso a sus bases, que los que fueron abatidos sobre Inglaterra en combates aéreos.

Alucinados con la Aviación Estratégica, con sus radios de acción y con sus velocidades transónicas, hipnotizados por los proyectiles teledirigidos y por la batalla aérea a través del Polo Artico, se habían vuelto algunos de espaldas y dejado de mirar con el interés que merecía y exigía a la Aviación Táctica, en cuanto a misiones para operaciones combinadas con la superficie, y la necesidad de que sus bases de partida estén muy próximas al frente de batalla para que resulte eficazmente empleado sobre los objetivos la mayor parte posible de su tiempo de vuelo.

Parece que puede conseguirse (ya está casi logrado) el que con aviones dotados de hélice (turbohélices) puedan sus palas girar

a velocidades sónicas sin implicar peligro. Se podrá, pues, con estos motores y estos aviones clásicos, en un momento dado, alcanzar velocidades de vuelo que, aunque subsónicas (de 900 a 1.100 kilómetros por hora), serán suficientes para escapar, alcanzar y combatir a otros aviones rápidos enemigos; y al mismo tiempo, reduciendo su régimen de motor, con velocidades menores (de 300 a 600 km/h.), lograr una gran maniobrabilidad y unas condiciones más apropiadas a las *misiones tácticas*, y una mayor permanencia en el aire por economía de combustible a un régimen menor, dentro de las bajas cotas de vuelo, cosa que con los rápidos reactores transónicos no se puede conseguir, pues a baja cota de vuelo y con poca velocidad, resulta su consumo específico enorme y muy escasa su duración de vuelo. Por estos motivos resultaron poco apropiados para empleo táctico en Corea. El material no debe ser desorbitado, pues resultaría inapropiado a las misiones.

Esta es la última enseñanza que se ha recibido y que por presentirse (aunque no se hubiera visto con claridad, por diversidad de opiniones o por intereses encontrados), hacía falta sentirla palpablemente, para disponer definitivamente de todos los materiales bien completos, bien probados y bien concretados, para establecer una Doctrina Aérea, que, aunque siempre provisional (como todas las doctrinas en su parte de *métodos de empleo*), puede ser ya bastante fija e invariable durante un período de tiempo.

Otra de las cuestiones fundamentales que había que saber y que ya se sabe, es: que las doctrinas puras—tanto terrestres como navales y ahora la aérea—tienen que existir como una *norma ideal* que siempre debe tenerse presente. Algo así como el plano o carta que nos señala el espacio en que vamos a actuar, en el cual se señala la ruta que queremos seguir: la brújula que nos permite mantener el *rumbo*.

Una doctrina aérea pura, afianzada en puntos de apoyo bien definidos y firmes, tiene que existir como cimientos de nuestro edificio aeronáutico; y esos puntos de apoyo son los eternos e invariables que coinciden con los de las doctrinas puras de la tierra y el mar.

Pero nuestro nuevo y peculiar principio fundamental es el de lograr la Supremacía Aérea. Lograr esta supremacía es nuestra primera misión continua (incluso después de lograda, conservarla). Esta misión principal no la podemos perder de vista, ni siquiera al tener que atender a otras atenciones, por imposición de alguna urgencia vital en determinado momento de las exigencias de superficie.

De aquí la necesidad de que nuestra doctrina pura aérea (como la del mar y la tierra) tenga cierta flexibilidad, para que, sin perder sus firmes e inmutables puntos extremos de apoyo, pueda ceder lo debido hacia aquellas necesidades ajenas, vitales de momento. Pero sólo deberá flexionar cuando aquellas necesidades de superficie sean realmente vitales, y sólo por el tiempo mínimo para salvarlas; volviendo en seguida a su verdadera postura de *puridad*; la consecución de la supremacía aérea.

Cuando no se trate de esos momentos ajenos vitales, o cuando la exigencia vaya más allá del límite máximo de flexión, la resistencia a ceder debe ser absoluta. Y tendremos nosotros, los aviadores, que resistirnos más que otros a flexionar en determinados casos, porque las presiones que contra nuestra doctrina aérea pura vamos a sufrir para apartarnos de nuestra misión principal, van a ser mucho mayores que las que los marinos sufrieron siempre, para apartarlos del principio fundamental de su doctrina pura, que es lograr ante todo el predominio de los mares.

Aquella misión primordial de la doctrina aérea pura se cumple y se logra por medio de la acción aérea contra la Aviación contraria; en vuelo, mediante el combate aéreo, y en acciones contra la superficie, atacando sus aeródromos, sus fábricas de aviones, de bombas, sus factorías de combustibles y de toda clase de armamentos, y todos los elementos que de cualquier modo desemboquen en la existencia de un poder aéreo enemigo.

Pero no hay que olvidar que en el aire, como en el mar, el enemigo, si es más fuerte que nosotros, buscará la batalla total para destruirnos, y nosotros la rehuiremos hasta que nos pueda ser propicia la ocasión; mientras que si nosotros somos los más fuertes, buscaremos la ocasión

del combate aéreo y el enemigo tratará de rehuirla. Por tal motivo, no se debe tampoco presentar resistencia exagerada a ceder a ciertas misiones que nos exijan la tierra o el mar para acudir a operaciones combinadas, ya que por significar para el enemigo aéreo un objetivo muy importante a atacar o a defender, podrá obligar a su Aviación a lanzarse al aire y a combatir. Si somos los más fuertes y nos conviene el combate, puede de ahí deducirse la ocasión perseguida y no encontrada contra un enemigo aéreo que continuamente se nos escapaba. En cambio, si somos los más débiles, habría que convencer a los Mandos, hermanos de tierra y del mar que procuran evitar las ocasiones en que nos viésemos obligados a presentar batalla aérea a un enemigo más fuerte y del que nos venimos escurriendo, gracias a aquel talón de Aquiles que hemos dicho que tiene la Aviación, ya que, aún dominada, puede actuar en los intervalos de ausencia.

Ya serían bastantes, en caso de hallarnos dominados, las ocasiones de batirnos en vuelo que el Mando Aéreo enemigo dominante procuraría crear, para que vaya el Mando terrestre propio a ayudarle proporcionándole nuevas ocasiones.

La supremacía aérea enemiga puede significar una gran probabilidad de derrota para nuestras fuerzas de superficie. Esto no debieran nunca olvidarlo los Mandos terrestres.

Contra este concepto de la Supremacía Aérea quedan todavía prejuicios graves en muchas mentes, que debieran definitivamente desecharse. Y el triste motivo es que, para muchos, en vez de significar la libertad de la iniciativa de acción de Aire, Mar y Tierra, sigue significando "superioridad de lo aeronáutico y de los aviadores sobre los Ejércitos de Tierra y Mar, y sobre los militares y marinos".

Mientras esa torpe interpretación y ese injustificado prejuicio persevera, una absoluta comprensión será imposible; los malentendidos continuarán y una Doctrina Aérea pura será injustamente combatida, al mismo tiempo que la Táctica de los tres Ejércitos para operaciones combinadas seguirá pugando por nacer.

Hasta que los prejuicios desaparezcan y los malentendidos y desconfianzas se los

lleve un fuerte viento de mútua comprensión, no será posible que la nueva mentalidad, de enorme influencia aeronáutica, llegue a ser la mentalidad de todos los Mandos de Tierra, Mar y Aire; la mentalidad militar única, el idioma único.

Las ideas o los conceptos, mientras se mantienen claros, fuertes y únicos, crean y conservan el espíritu de unión y compañerismo. En cuanto los conceptos se debilitan o se diferencian, las ideas varían, y en los idiomas mentales se produce una Babilonia; con los hechos diferenciales aparecen los partidismos, los separatismos, y se provoca la debilidad y el desmembramiento de la fuerza única de los tres ejércitos. Si logramos tener una misma fe, unos mismos principios y unos mismos conceptos, crearemos y conservaremos un Ejército único con tres Armas, hermanadas por una sola Doctrina Táctica de Aire, Mar y Tierra.

Mientras la nueva mentalidad, de esencia y contenidos aéreos, no prenda totalmente en todas las conciencias, en todos los conceptos y en todos los estilos de todos los Mandos, no puede confiarse más que en el Mando de un Aviador para mandar la Aviación, pues creemos que será el único que tendrá siempre presente el Norte de nuestro principio fundamental: *lograr, ante todo, por el combate y la acción, la supremacía aérea*; ya que un Mando aviador será el único que cuando en momentos vitales para Tierra o Mar haga flexionar la doctrina aérea pura, seguirá buscando, no obstante, la ocasión del *combate aéreo*, y será también el único (por ahora) capaz de no dejarse cautivar por intereses más o menos locales y pasajeros de la Superficie, de un orden secundario respecto a la misión principal de la Doctrina Aérea.

Y esto no debe significar ni ofensa, ni exclusión de la posibilidad de ejercerse un Mando combinado en que quede incluida la Aviación, bajo un Mando Terrestre o Naval.

Si no que resalta la ineludible necesidad de intercalar un Comandante de Aeronáutica.

Lo mismo podríamos decir de lo naval, respecto a su principio fundamental de la doctrina naval pura y respecto a lograr el predominio del mar bajo un Mando combinado que no fuese naval.

Si alguien nos dijese que también a todos los aviadores, y especialmente a los nuevos oficiales que nunca pertenecieron a los Ejércitos de Tierra o Mar, les vendría muy bien más conocimientos de otros Ejércitos hermanos de los que realmente tienen, les contestaríamos que sí; puesto que si hasta ahora fué poco frecuente que todo un Mando de operaciones combinadas quedase en manos del Aire, y en España nunca ocurrió hasta ahora por las menores categorías de nuestros Mandos aéreos respecto a las de los otros dos Ejércitos, en lo futuro no será así. De aquí se deduce una razón más en apoyo de nuestra tesis, respecto a la necesidad de una Doctrina y una Táctica de los tres Ejércitos (o Armas); y al mismo tiempo la necesidad de la creación y existencia de Escuelas o Academias de Estudios Combinados para todos los Oficiales que salen de las respectivas Academias, para que mezclen y cambien sus conocimientos propios en una mútua donación y obtención, hasta llegarse a unificar en una sola y nueva mentalidad militar que integre todos los conceptos de la Tierra,

del Mar y del Aire, en aquel idioma único que debe ser el lenguaje de nuestros Ejércitos.

Asimismo se justifica la necesaria existencia de una Escuela de Estudios Combinados para Coronales, a fin de capacitarlos para el ascenso a Generales, y, por último, una Escuela Superior del Ejército para Generales.

Algunas de estas Escuelas existen, pero los prejuicios contra el Aire aún no han desaparecido del todo y el idioma único y la Táctica de los Tres Ejércitos sigue sin cuajar en Doctrina.

