

## Reafirmación de lo aeronáutico

Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de Aviación.

Emprendimos ciertos comentarios sobre la guerra de Corea sin otro ánimo que tratar de dejar las cosas en su lugar, en cuanto a la importancia y capacidad de la Aviación, tanto en los momentos actuales como en una guerra futura. No nos proponíamos iniciar una crónica continuada.

Se estaban sacando consecuencias absurdas de aquellos primeros triunfos norcoreanos, cuando los americanos llegaron a ser reducidos a la cabeza de playa de Fusan.

La Aviación fué lo único que en aquellas fases actuó, no sólo en plan defensivo, sino también ofensivamente. Sin embargo, nadie sacaba la consecuencia de inutilidad para la Infantería en retirada, ni para la Artillería o los tanques. Todas las quejas, toda la desilusión, toda la calificación de inútil se volcaba sobre la Aviación, quizá porque se había esperado demasiado de ella.

Por parte de muchos, por parte de todos aquellos que ingenuamente confiaron en la Aviación como en *la panacea* que siempre se deseó tener para poder hacer la guerra con máquinas en vez de con hombres, la desilusión era pueril, pero natural, y no contenía otro contrabando de disimulada alegría ni segunda intención; solamente un exceso de confianza que se veía frustrada.

Pero sabemos que no en todos era simplicismo y desilusión. En las calificaciones y campañas de descrédito contra la Aviación, aprovechando la guerra de Corea, estuvieron contenidos los mismos forcejeos que ya anteriormente hubo contra la separación de la Aviación del Ejército y contra la ampliación de sus efectivos y la concesión de grandes créditos para el Aire.

Por esto nos lanzamos, al principio de la

guerra de Corea, a poner de relieve las consecuencias que más reales y justas nos parecieron, a fin de defender nuestra Arma Aérea, tanto de los errores y consecuencias equivocadas que pudieran deducirse de la buena fe equivocada, como de los amañados y malintencionados oportunismos.

Gracias a la Aviación no ocurrió un desastre total al principio en Corea para las fuerzas de superficie, aunque no haya podido suplir para evitarlo al final.

Gracias a la Aviación pudieron aguantar en Fusan hasta la llegada de refuerzos, en tan pequeña cantidad que no se hubiese podido pensar en iniciar una contraofensiva si no hubiese ya puesto la Aviación Estratégica a la resistencia coreana *como una breva madura* y si no se hubiese contado con el apoyo de la Aviación.

Gracias a ella se inició, pues, la contraofensiva en el Sur.

Se acudió ya entonces a un primer subterfugio de desvalorización de lo aeronáutico. Cuando no se puede atacar a la Aviación en conjunto, se ataca por separado a la Aviación Estratégica; es el gran recurso de ocasión. Ya no es posible en buena ley que nadie piense en poder hacer nada sin *defensa aérea* y sin *apoyo aéreo* directo; por tanto, se ha creado el tópico de que la Aviación Táctica es más importante que la Estratégica y que, no obstante, está siendo olvidada y preterida por los Mandos aéreos porque los aviadores sólo piensan en lo estratégico y se olvidan de sus compañeros de superficie (Tierra y Mar), a los que dejan olvidados y abandonados.

De este tópico de la Aviación Táctica se saca un recurso para atacar a los Ejércitos

del Aire mediante una maniobra política envolvente, atacándolos en lo más caro de sus aeronaves y en lo que (ciegamente) menos les importa a los Ejércitos de Tierra y Mar, la Aviación Estratégica; los grandes y carísimos bombarderos pesados para acciones de desgaste a gran distancia y de efectos definitivos a largo plazo.

Claro que esto sólo lo pueden tener las naciones ricas.

Todavía se comprende en ciertas Marinas que conservan su propia Aviación Embarcada, en las naciones poderosas y ricas, que realmente poseen una Marina, y en ella varios portaviones con una Aviación numerosa, que en un momento dado pueda significar algo verdaderamente eficiente.

Pero en las naciones de escasa Marina, para las cuales es una utopía el pensar en contar con portaviones y Aviación embarcada, y por parte de los Ejércitos de Tierra no se comprenden los ataques contra la Aviación Estratégica, de la cual ha de venir el debilitamiento del Poder Aéreo enemigo; poder aéreo del que no es posible que se vean libres las fuerzas propias de superficie, Tierra y Mar, con una simple Aviación de Caza de defensa local; porque si no se atacan las fuentes del Poder Aéreo enemigo, allá en su retaguardia, ese Poder Aéreo irá en aumento y los sufrimientos de nuestras tropas también irán en crescendo.

Es una equivocación suicida creer que la Defensa Aérea local pueda competir con el poder del ataque enemigo. Estamos también en lo aeronáutico en un momento de *crisis casi total de la Defensa*.

Algún sector de Aviación (concretamente, ciertas organizaciones de antiaeronáutica con métodos radar), llevado de fervor por los avances y progresos de sus métodos radar defensivos, se han olvidado de la aplicación de todos esos mismos medios y métodos radar al ataque, y han dicho, erróneamente, que borran la crisis de *la defensa*. No es esto cierto en absoluto; estamos en franca crisis de *la defensa* bajo el poder del ataque, y en lo aeronáutico es quizá donde este desequilibrio, esta terrible *crisis defensiva*, aparezca más acentuada.

Por todo esto, es una ceguera suicida que

los Mandos de Tierra vayan a confiar y a preferir una Defensa de Caza local y permanente (insostenible) mejor que la destrucción del poder de ataque enemigo por medio de la Aviación Estratégica.

De esto a deducir que los aviadores nos volvamos de espaldas a las necesidades de Tierra y Mar y vayamos a fallar de plano la desaparición de la Aviación Táctica, va mucho trecho. Pero ni la misión de la Caza local, ni la existencia de ella, pueden tener otra importancia y extensión que la de una *equilibrada* ponderación en relación a aquellas otras necesidades estratégicas, que aunque no logren efectos locales en el frente en cada momento, vienen a provocar al cabo de cierto tiempo el efecto total y más perdurable de debilitamiento del enemigo, que se quería lograr para que nuestras fuerzas de Tierra, por dominadas que hayan podido llegar a estar, puedan tomar la contraofensiva en el momento oportuno. Así se vió en grande durante la segunda guerra mundial, y en pequeño durante la campaña del sur de Corea, aunque no supliese la Aviación todo lo demás que allí faltó.

Los Mandos americanos lo dijeron con toda franqueza: "Gracias a la Aviación hemos podido permanecer en Corea el tiempo necesario hasta la llegada de refuerzos." Nosotros acabamos de poner de relieve que gracias a la Aviación se pudo resistir y que gracias a los efectos de la Estratégica se pudo emprender la ofensiva contra un enemigo *pues<sup>to</sup> maduro*. No olvidemos ni un momento que en Corea no hubo nunca poder aéreo enemigo y no saquemos consecuencias generales.

Gracias a la Marina se hizo el gran desembarco que permitió ocupar Seul y cambió en pocos días el panorama de la guerra de Corea, atravesándose ese *Rubicón* de política militar que ha venido a ser el paralelo 38°. Pero la Marina fué muy bien apoyada por la Aviación, y los transportes aéreos estratégicos se sumaron a los navales, y los desembarcos de paracaidistas al norte de Seul contribuyeron notablemente a su ocupación mediante una clásica maniobra envolvente, pero llevada a cabo por los nuevos métodos y medios del Aire. Y un puente completo fué transportado por aire y lanzado en su lugar de emplazamiento, incluso con los In-

genieros Paracaidistas (Air Borne), que en dos días permitió el paso del río al sur de Seul y la unión con las tropas del Sur, completando el cierre de la gran bolsa.

Si los aviadores olvidásemos totalmente la existencia y empleo de la Aviación Táctica, cometeríamos un grave error. Pero si le diésemos mayor importancia que a aquella que ha de lograr los efectos estratégicos más definitivos, cometeríamos un error aún mayor en cuanto a mentalidad y doctrina aérea.

Esto se vió en la segunda guerra mundial y se vería mucho más patente en una nueva gran guerra.

En una guerra casi colonial como la de Corea, sin Aviación enemiga, se hace esto menos patente, porque una nación o teatro de operaciones es tanto menos vulnerable a los efectos de la Aviación Estratégica cuanto menos importancia tenga su organización industrial y su economía de guerra. Si esta organización económica industrial no existe, no puede ser vulnerable ni puede ser atacada. La Aviación Táctica cobra entonces más importancia y un empleo que casi se vuelve estratégico por suma de efectos tácticos.

Hay quien opina que por suma de acciones y efectos tácticos puede llegar a lograrse efectos estratégicos y definitivos. Sí, efectivamente: a palos, a puñetazos o aun a bocados, puede llegarse a matar a un hombre; pero lo natural, lo lógico, es matarlo ahorcado, eléctricamente, fusilado, decapitado o con un veneno; es decir, radicalmente. Lo mismo ocurre con la Aviación Táctica y la Estratégica; esta última es lo radical en casos normales.

El empleo del bombardeo estratégico con explosivo atómico es lo más radical. El empleo del bombardeo estratégico sobre los centros neurálgicos de la economía, de la *resistencia* y del *poder* enemigos, es una suma de efectos y copia lo que hacen algunos insectos, que atacan primero a sus enemigos con venenos paralizantes en ciertos centros y luego los devoran.

Esa es la doctrina aérea pura: atacar ante todo, por encima de todo, el poder aéreo enemigo que puede dejarnos *paralizados*; tra-

lar de *paralizarlo* nosotros a él. Y siempre tener una Aviación Táctica que defienda y apoye a las tropas de Tierra, que deben conformarse con resistir *hasta que la breva enemiga esté puesta bien madura*.

Claro que, si por ser un país muy débil proporcionalmente, puede actuarse contra él tácticamente desde el principio, debe hacerse; pero eso sólo significa que algunas fases han sido suprimidas por innecesarias y que las fases y circunstancias finales se han precipitado. La excepción siempre comprobó la regla.

Lo cierto es que en Corea la Aviación (hayan dicho lo que hayan querido sus detractores pueriles u oportunistas) ha tenido una actuación importantísima, heroica y definitiva. Todos los Mandos lo han dicho y repetido.

Una pregunta puede hacerse: ¿Se ha empleado bien o mal la Aviación en Corea? ¿Qué hay que decir en cuanto a doctrinas aéreas de empleo?

Esto ya es *harina de otro costal*. Hay que reconocer que ha existido inadaptabilidad del material a las misiones, por desorbitado. En realidad, esto no es una equivocación de doctrina de empleo, sino verse obligados a emplear para acciones tácticas un material que había sido pensado y acumulado en el Japón para actuar estratégicamente contra centros neurálgicos verdaderamente vulnerables y mucho más importantes y lejanos que los de Corea, y para interceptar ataques hechos por unos bombarderos rápidos enemigos que atacarían desde bases muy lejanas volando a 12.000 metros de altura.

Para estas misiones hubieran sido no sólo útiles y necesarios aquellos tipos de gran bombardeo y de caza de reacción, sino que son indispensables y ningún otro material aéreo más anticuado podría resultar útil. Este material moderno está bien donde está y para lo que está, y lo seguirá estando.

Pero utilizado en Corea (porque no había otra cosa) ha resultado desproporcionado e impropio, y ha puesto de manifiesto, muy oportunamente, por si alguien lo dudaba, no la imprescindible necesidad de una Aviación Táctica, que eso ya se sabía, sino la

de un material aéreo apropiado a sus naturales misiones, que hasta cierto punto siguen siendo las clásicas, con ligeras variaciones; y, por tanto, también el material aéreo táctico no debe diferir del clásico, sino por el aumento del poder de sus elementos de ataque al suelo y de defensa contra otro enemigo aéreo también táctico; entre cuyos factores está también la velocidad.

Esta es, precisamente, la *madre del corodero*. Un material aéreo táctico no debe ser excesivamente rápido para no perder sus cualidades de acción contra el suelo. Pero un material aéreo que no sea bastante rápido no prevalece en vuelo en los momentos actuales bajo el ataque de otra Aviación enemiga más rápida.

La consecuencia es inmediata: lo primero, es poder prevalecer en vuelo (velocidad máxima en un momento dado), lo segundo, es poder actuar contra tierra con cierta permanencia sobre el objetivo (manejabilidad del avión, menor velocidad ocasional, poco consumo de gasolina y proximidad de las bases aéreas al frente).

La proximidad de las bases significa el no gastar la mayor parte de la gasolina y el cansancio de las tripulaciones en viajes de ida y vuelta, sino sobre el objetivo en acciones largas y muy continuas, sin intermitencias de ausencias prolongadas. También significa oportunidad de aparición, y significa *masa* en el aire en un momento dado. Si las bases están a distinto lado de una cordillera o divisoria, la actuación táctica aérea se disminuye notablemente por diferentes condiciones meteorológicas. Esta es, pues, una condición muy conveniente, unida a la de proximidad, y que la complementa; pero no es absolutamente indispensable.

Estos extremos de la lejanía de las bases y lo inapropiado del material a las misiones de la Aviación Táctica en Corea, sólo ha querido ser visto por los detractores de la Aviación, en general, y de la Aviación Estratégica, en particular, bajo el prisma que más les sirviese a su política militar contra el desarrollo de los Ejércitos del Aire y contra los principios fundamentales de toda Doctrina aérea: "Conseguir la supremacía aérea". "Destrozar el poder aéreo enemigo". "Ayudar a resistir en superficie y hacer

*masa* aérea en el ataque estratégico por Aire".

Si del terreno de la Doctrina aérea (que no cabe ya duda cuál y cómo es), si de la organización del poder y de los Ejércitos del Aire (que tampoco cabe duda que es a base de Aviación Estratégica y Aviación Táctica), pasamos a lo que cada país *puede hacer, puede tener y debe tener*, dentro de sus capacidades industrial y económica, esto es ya asunto diferente.

No debe confundirse la Doctrina Aérea con las posibilidades de cada país: ¿Qué no podemos pensar en Aviación Estratégica de acción independiente, con grandes bombarderos de altas velocidades y cotas de vuelo, dirigidos por el radar en acciones de noche o con mal tiempo? Creemos que es una triste realidad. Pero entonces esa misma triste realidad de pobreza económica alcanzará a lo naval, que no podrá pensar en tener portaviones ni Aviación Embarcada. Si no podemos llegar a tener una Aviación completa, no vamos a tener dos incompletas. Y también alcanzará a ciertos elementos del Ejército de Tierra, ya que con un poder aéreo puramente defensivo no se podrá pensar en una doctrina ofensiva por tierra.

Desgraciadamente, en el terreno de lo aeronáutico la Defensiva pura significa sucumbir, porque, si no se atacan las fuentes del poder aéreo enemigo, éste será cada vez más fuerte; con la defensiva a ultranza no se le debilita, ni mucho menos se le vence. Será él quien secará nuestras fuentes de resistencia y de poder y *decaerá nuestra defensiva en aire y en superficie, y sucumbiremos* en el aire, en la tierra y en el mar.

Alguien ha dicho una verdad relativa: que si sólo se atacan por aire las fuentes del poder aéreo enemigo y no se defienden las poblaciones propias, por mucho que *resista* el ejército en el frente de batalla, el país puede darse por vencido antes de que se haya logrado la *supremacía aérea*. Ciertamente; pero es que nadie ha pensado en atacar al enemigo sin defender lo propio. Se confunde, o se quiere confundir, lamentablemente, la vulnerabilidad del *frente de combate* (que debe aguantar y resistir con sus propios medios) con la vulnerabilidad de las retaguardias civiles; de la economía industrial y la logística de guerra, que deben ser defendi-

das a ultranza. Es precisamente de aquí de donde nace el primordial interés que le dan los Mandos del Aire de todos los países a la existencia de la Aviación Estratégica, que ataca, y a la Caza de Interceptación supersónica que debe *cortar* el ataque; luego queda la Caza local de defensa y la Artillería Antiaérea. Véase si el Mando Aéreo ha pensado tanto en la *defensa* como en el *ataque*, respecto a la capacidad industrial, logística y económica, para poder resistir y continuar la lucha. Esta trastienda vital, más vulnerable, es precisamente lo que no suelen ver u olvidan los Mandos de superficie en cuanto toman el mando de un teatro de operaciones, y más aún si toman el mando de un frente o sector. Y esto es lo que siempre sigue viendo el Mando Aéreo y el Alto Mando.

En cambio, los frentes militares de batalla deben ser más resistentes por sí mismos y defenderse por sus propios medios anti-aéreos de superficie.

Si una nación puede atender a todos los tipos de Aviación y a todas las misiones, o sólo a una parte de ellas, eso es ya otro cantar. Pero como la guerra hoy día será entre conjuntos de naciones, las poderosas cargarán con las misiones del Bombardeo Estratégico, y hasta en algún caso, con las de la Caza de Interceptación lejana de gran velocidad y alta cota.

Lo que nunca ninguna nación que merezca el nombre de tal podrá dejar sin resolver por sí misma es su propia Caza de Defensa local, y de Interceptación, dentro del espacio de su propio país; y la Aviación Táctica para operaciones combinadas con su Ejército de Tierra y su Marina; ya que se usarán medios radiotelefónicos de enlace, y, por tanto, se tiene que hablar el mismo idioma.

¿Es este el caso de España? ¿Nos tiene que ser proporcionada desde fuera la Caza de Interceptación de alta cota y gran velocidad, como asimismo el Bombardeo Estratégico? ¿No nos van a incumbir ninguna de esas dos misiones, sino solamente las de la Aviación Táctica con nuestras propias fuerzas y la Defensa de Caza local y de Interceptación sólo dentro del ámbito nacional?

Eso se sale de nuestros propósitos y capacidades, y corresponde al Mando el conocer

y decidir, según los casos, las circunstancias y las posibilidades.

Lo que no cabe duda, en ningún caso, es que tenemos que tener muy bien preparados los aeródromos para poder ser empleados por una Aviación Estratégica, y toda la organización radar (ofensiva y defensiva y de protección y ayuda al vuelo); y que tenemos que poseer un buen material aéreo de pequeño y medio bombardeo para acciones tácticas combinadas, y la mejor Defensa de Caza y de Artillería Antiaérea que pueda lograrse, aunque la Caza, al menos en parte, no fuese de reacción.

En este último extremo tan discutido se encuentra la Aviación en un momento de transición. Si bien es cierto que para la Caza de Interceptación lejana y a gran altura sólo los aviones transónicos de reacción pueden subsistir y resultar eficientes, en cambio para las acciones combativas de la Caza local y para la Aviación Táctica, y la Embarcada en particular, resultarían mucho más eficientes aparatos equipados con turbohélices (pero con hélices sónicas) que pudieran tener una gama muy amplia de velocidades, desde el orden de las subsónicas (800 - 1.100 km/h.), cuando conviniese, hasta el orden de las medianas (400 - 600 km/h.), en otros determinados momentos, pues resultarían mejores para las misiones tácticas, con menor consumo y, por ello, con mayor duración de vuelo y acción sobre el objetivo. La gran velocidad en un momento dado les permitiría prevalecer en el combate aéreo o escapar, y asimismo aseguraría la oportunidad de aparición de aparatos aislados o de masa aérea.

Esta gama tan amplia sólo puede lograrse con los motores turbohélices perfeccionados, y está a punto de conseguirse efectivamente por la industria aeronáutica inglesa y por la americana bajo la exigencia de sus Marinas. El Ejército también se ha interesado después de Corea.

La verdad es que en lo Aeronáutico, tanto en cuanto a doctrinas de empleo que dependen del Material, como respecto a este material, que aún tiene mucho que variar y conseguir, hay que ir viviendo en evolución muy rápida y continua durante aún bastante tiempo. Lo aeronáutico, a pesar de sus grandes progresos, está en su infancia.