



## Superportaviones e Interdicción Aérea

Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de Aviación.

En buena hora echada a un lado y casi olvidada, queda la polémica sobre la exclusividad del Arma Aérea en la guerra.

Verdad es que también el Superportaviones, que tantas protestas y tanto revuelo levantó, hasta morir asfixiado en su propia polvareda, renace ahora un poco encogidito, pero aunque menos coloso, se conserva como "superportaviones".

El autor de estas líneas no se libró totalmente (en su momento) de aquel espejismo de la casi exclusividad de lo Aeronáutico, arrastrado por el natural entusiasmo hacia su propia Arma Aérea.

El tiempo, que da a todas las cosas su verdadero tamaño y lugar, resumió todo esto en la necesidad ineludible de "ganar primero la Batalla Aérea".

En cuanto al Superportaviones, ha rena-

cido (no sabemos aún si para bien o para mal), bajo tres fuerzas o energéticos que le han ayudado, al venir muy oportunamente en su favor. La primera, aquel espíritu de Cuerpo y de Arma que a nosotros mismos (los aviadores) nos llevó a desorbitar lo propio sin poderlo remediar; en segundo lugar, la oportunísima (para ellos) guerra de Corea, de la cual, como ha dicho muy bien Seversky, entre otros muchos, se pueden sacar y se están sacando consecuencias muy dudosas en cuanto a la "aviación", debido a que no ha venido siendo allí empleada con arreglo a las verdaderas doctrinas y posibilidades aéreas; sino que, por el contrario, ha estado privada de ayudas radar que le habrían permitido desde el principio operar a cualquier hora del día y de la noche, y con toda clase de condiciones meteorológicas. Asimismo ha venido operando maniatada (en lo táctico) por la lejanía de los

aeródromos del Japón, lo cual le robaba permanencia sobre los objetivos y reducía su efectividad; y trabada (en cuanto a sus alcances estratégicos) por una frontera "tabú" que le impidió acortar o terminar la guerra por no haber podido actuar más allá de aquella línea prohibitiva, allá donde nacían y radicaban las fuentes de la capacidad de atacar y de la resistencia enemigas.

En el hecho de haberse decidido la construcción del Superportaviones, está comprendida la "confesión" de que frente al avión de reacción sólo puede prevalecer el reactor; y se implica el propósito de que, aceptado esto (a pesar de los éxitos obtenidos en Corea por la Aviación Naval con hélice), no habrá más remedio que pensar en "reactores" para la Aviación embarcada. Por ello, el aumento de los puentes de vuelo y otras muchas complicaciones y soluciones de emergencia que sólo podrán conseguirse con una nave colosal. Hay, pues, en el concepto del Superportaviones, una "confesión" en favor del "reactor" y una "defensa" para hacer prevalecer la Aviación embarcada.

#### **Pretendido programa de Superportaviones para la Escuadra norteamericana.**

El Secretario de Marina, Mr. Kimball, ha hecho unas declaraciones de las que recogemos los siguientes comentarios importantes.

La Marina pediría al Congreso autorización para la construcción de diez superportaviones de 59.900 toneladas, análogos al "James Forrestal", ya en construcción. El programa que se desearía fuese aceptado abarca la construcción de uno al año durante diez años; y se espera que algunos de ellos sean propulsados por la energía atómica.

Estas manifestaciones han producido cierta sorpresa, ya que hace solamente unos meses declaró un portavoz de la Marina que ésta no forzaría sus planes hasta que no se conocieran los resultados del superportavio-

nes que está en construcción, y no esperaban poder opinar sobre él antes del verano de 1952.

No obstante, el ritmo de uno por año no se considera exagerado, y era el momento de que el Congreso formulase sus programas económicos. Por otra parte, las referencias que conocemos sobre catapultas, cubiertas reforzadas, depósitos de combustible blindados y a prueba de fuego, y otras innovaciones que llevará el "James Forrestal", son excelentes; se han decidido después de probadas e instaladas en los portaviones modernizados (cuatro de la clase "Essex), en los cuales se han experimentado primeramente con éxito.

"La Marina piensa acelerar su programa de construcciones para terminarlo dentro del año 1953." Esta declaración la confirman otras noticias de diversas fuentes, según las cuales a mediados del año actual se reunirán a la Flota, entre recién contruidos, modernizados y puestos en servicio, cuatro acorazados, 12 portaviones, seis cruceros y más de 100 destructores. "En un período de tres meses parece que serán botadas cuatro poderosas unidades."

#### **Interdicción Aérea.**

La "Interdicción", principal función del Arma Nueva, no se ha cumplido plenamente en Corea. El aislamiento del campo de batalla, tampoco.

Incluso podremos decir que muchas veces ha operado más a gusto de los del suelo la Aviación embarcada; especialmente en el espacio más inmediato al "frente de combate" y en el "combate" mismo, a la vista de los combatientes de Tierra, que es lo que (aunque erróneamente) más les agrada y agradecen.

Tenemos, no obstante, que poner de relieve que esta "acción táctica en el propio campo de combate" no merece llamarse "interdicción"; pues, precisamente lo que llegó hasta allí y logró emplearlo el enemigo por aire o por tierra constituye en realidad el fallo de la "interdicción".

Aquel éxito de la Aviación embarcada y de sus aparatos de hélices (más lentos y manejables para empleo táctico de apoyo) fué debido, en especial, a estas mismas condiciones de manejabilidad, y al hecho de haberse podido acercar mucho sus "bases aéreas flotantes".

Pero, he aquí la pregunta crucial: ¿Hasta dónde podrán acercarse "los portaviones" al lugar del combate terrestre en otra guerra y hasta cuándo podrán prevalecer en vuelo los aviones de hélice frente a la aparición y ataque de los "reactores"?

La situación en Corea, mientras se conservó la supremacía aérea y no aparecieron los reactores enemigos, dió lugar al empleo de la Aviación naval de hélice en circunstancias ventajosísimas.

Tenemos que comprender que la forma de empleo de la Aviación embarcada en favor de los Marines, en la heroica retirada del noroeste de la península coreana, volcándose toda ella en apoyo y colaboración de sus fuerzas de Infantería combatientes y haciendo posible aquella difícilísima operación de reembarque, tenía que entusiasmar al Ejército de Tierra, a los mandos y a los soldados.

Es indudable e indiscutible el efecto que tal exclusividad ha de producir en las tropas combatientes y que eso ha de ser el ideal para todos ellos. Comprendemos que naturalmente han tenido incluso que envidiarlo; pues eso es lo que desean y quieren todos los Ejércitos de Superficie. De ahí mismo y de su convencimiento de que sólo puede lograrse tal cosa poseyendo una avia-

ción exclusiva, viene el natural y hasta el enconado deseo de poseerla.

Parece un argumento irrefutable. Efectivamente, lo es, en cuanto a la lógica del deseo de lograrlo. Pero tiene dos fallos gravísimos; el principal es la posibilidad o no posibilidad de convertirlo en una realidad; el segundo, que tales acciones de apoyo a los Marines se verificaron en circunstancias muy especiales que, seguramente, no se reproducirían en una guerra total y que quizá tampoco



podan repetirse ni siquiera en el propio conflicto coreano. Nos referimos a que aún se tenía la supremacía aérea total, ya que en aquel frente se logró el dominio absoluto del aire durante un tiempo dado, lo cual permitió no sólo aquella actuación táctica y logística aéreas, sino hasta el empleo de helicópteros y aterrizajes de emergencia de aviones sanitarios

para librar continuamente a las tropas combatientes de sus heridos, dándoles la moral que significa esta seguridad y manteniéndola en alza; cosa que en una retirada (siempre deprimente) puede venirse abajo ante el espectáculo del abandono forzoso de los muertos y heridos graves cuando no pueden trasladarse.

Todo aquello fué posible por dos razones: que no habían aún hecho acto de presencia los reactores enemigos y que no se había perdido la supremacía aérea.

¿Se darán de nuevo estas mismas circunstancias allí en Corea y se darían en una nueva guerra mundial? ¿Pueden sacarse las consecuencias generales que se están sacando de aquella situación de excepción? Opinamos que no.

Pues aún nos queda otro argumento que presentar en cuanto a la posibilidad del empleo de la Aviación como se empleó en apoyo de los Marines en aquella heroica retirada. Allí no se empleó una aviación especial y exclusiva de los Marines. Allí, en realidad actuaron ciertos elementos aéreos propios de los Marines y toda la aviación de la Armada.

Y si en un momento dado fué lanzada toda ella en favor de los Marines (privando al Ejército de Tierra de su apoyo), pudieron hacerlo así porque la Marina tiene muy pocas divisiones propias de infantería que atender y porque existían además otras fuerzas aéreas para servir al resto de los frentes de combate.

¿Qué ocurriría si la Marina tuviese que atender con su Aviación Naval a muchísimas divisiones de Marines? Contestamos que tendrían que llegar a las mismas conclusiones y doctrinas que sostenemos los aviadores: concentración de la Aviación en un solo mando, que atienda según el orden de importancia y de urgencia a todas las necesidades generales y particulares de "tierra".

Otro argumento muy verdadero y muy digno de tenerse en cuenta es el siguiente, al cual no se le ha dado toda la real importancia que su contenido posee y exige:

"Si se accediese al reparto de la Aviación, entregándola por partes y como elementos exclusivos a cada Gran Unidad de Tierra, se repetirían en orden sucesivo las mismas exigencias y las mismas peticiones respecto a cada grado o mando superior de la Gran Unidad terrestre por los mandos inferiores sucesivos de Tierra, cada uno para su propio momento y sus propias necesidades de emergencia, hasta atomizar la Aviación.

Los argumentos de esos mandos terrestres respecto a sus mandos inferiores son el mismo argumento para no iniciar la atomización.

En resumen: hay tantas Grandes Unidades terrestres, que exigirían para sí lo de Inchon a la vez, que no sería posible vol-

carse la Aviación entera con todas a la vez. Cuando fué sólo alguna la que lo necesitó, también se hizo hasta donde lo permitieron las necesidades de la acción general.

La Marina, en Corea, al atender con exclusividad a sus Marines, tenía la seguridad de que la Fuerza Aérea seguía atendiendo a las fuerzas terrestres del Ejército en otros frentes.

La Fuerza Aérea no puede volcarse en favor exclusivo de una división con el total abandono de las demás divisiones, ni en favor de un solo determinado frente con abandono de todos los demás frentes.

Claro es que si cada Gran Unidad de Tierra pudiese tener a su servicio exclusivo una gran cantidad de aviación de apoyo aéreo, como el que tuvieron aquellos Marines en un momento dado, sería el ideal, con la condición de que siempre existiese, además, la Fuerza Aérea Independiente a la disposición del Mando Supremo, para lo general y lo fundamental.

¿Pero es esto posible? Creemos que para lo naval, quizá, por lo limitado de su Infantería. Pero para lo terrestre no es posible, por lo indeterminable de sus efectivos y de sus diferentes y muy numerosos frentes. Lo que sí hubo, y habrá siempre, son fuerzas aéreas distintas y exclusivas para cada frente que por su lejanía esté fuera del "radio de acción" de los aviones de cada época, y, por tanto, fuera de la posibilidad de mantener concentrada la acción aérea.

Pero esta tendencia a la concentración y una decidida resistencia a acceder a la disseminación y a la atomización de las Fuerzas Aéreas, es, a nuestro juicio, el alfa y la omega de la Doctrina Aérea acertada y justa. Lo demás serán corolarios, llevados al máximo posible en cuanto a atender las reales necesidades de la guerra en lo estratégico, y el combate en lo táctico-logístico, respecto de aquel teorema o postulado fundamental de la Unidad Aérea y de la concentración de la masa y de la acción aérea bajo un solo mando. Este deseo, este propósito fundamental, sólo es capaz de sentirlo y mantenerlo un Mando Aéreo.

Ha dicho el General Vandenberg, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea norteamericana, en las manifestaciones a la Prensa que ha hecho a su regreso de Corea, que quisiera encontrar otra palabra distinta para denominar a la "interdicción" del frente de combate; la cual atención la considera como la principal misión aérea.

Nosotros comprendemos bien por qué le gustaría encontrar otra palabra. La "interdicción" comprende varios propósitos, unos lejanos y otros próximos (en distancia y en tiempo), respecto a la situación de victoria que se quiere lograr en los frentes de combate y en la situación general de una guerra moderna.

Si quisiéramos resumir, concretar, todo lo que se trata de conseguir con la tal "interdicción", vendríamos a reunir en un solo pensamiento o propósito la idea del "bloqueo marítimo", en cuanto a lo grande de la situación estratégica, y la idea del "aislamiento del frente", en cuanto a lo "estratégico local". Bien mirado, lo táctico, lo hecho en el propio frente de combate, es lo único que ya no es "interdicción".

Precisamente en ambas ideas ha fracasado la Aviación en Corea, salvo en lugares y momentos muy contados, por no haberse podido emplear con arreglo a las verdaderas doctrinas aéreas modernas por restricciones políticas (frontera impuesta en el Yalu) y por falta de organización radio-radar en los aeródromos terrestres próximos de la península.

"Interdicción", en cuanto a lo estratégico, lejano y general, significa secar las fuentes del poder contrario; destruir las fuentes de su economía de guerra; anular su capacidad de atacar y de resistir; imposibilitar al enemigo para continuar la lucha. Una manera de impedir que las armas y elementos (incluso los hombres) lleguen al frente de combate, es destruirlas en los "stocks" o en fase de fabricación, atacar los centros de estudio y experiencias, atacar las fuentes de las materias primas y atacar el "vivero de hombres" que vendrían al frente en años sucesivos.

Al mismo tiempo que atacando los aeródromos, los frentes y las relaguardias próximas, se trata de destruir el material y el armamento en uso o próximo a ser empleado, y al mismo tiempo que (en pequeñísima escala) se trata de destruir el material en combates aéreos, se procura también, y en mucha mayor escala, que "no nazca" o que "muera allá lejos recién nacido", en la trastienda enemiga. Esto es una "interdicción" que suele permanecer ignorada, o al menos olvidada, para los combatientes de los frentes de superficie. Es natural: "ojos que no ven, corazón que no siente".

Seguramente que al General Vandenberg le gustaría encontrar otro nombre para la "interdicción" que fuera capaz de llevarla más dentro del pensamiento y del corazón a los combatientes de tierra. La denominación "acción aérea estratégica lejana" queda asimismo tan lejana de los sentimientos de los combatientes de los frentes como su propio nombre y su misión indica.

En cuanto a la "interdicción" propiamente dicha, logística del "interland del frente enemigo", también suele quedar casi ignorada, pues les importa a veces más que les destruyan veinte tanques que les atacan o diez ametralladoras que les dificultan el avanzar, que no el enterarse de que han sido destruidos 50 trenes y 2.000 camiones que caminaban hacia el frente cargados de muchísimos tanques y ametralladoras, de hombres, vituallas, municiones y de toda clase de elementos; gracias a cuya "interdicción" fracasa el ataque enemigo en curso o falla toda la preparación de un ataque próximo.

Esto es "interdicción" doctrinal y esta es una manera aérea de provocar el aislamiento o confinamiento del campo de batalla; un bloqueo aéreo. Al mismo tiempo, por acción defensivo-ofensiva y por acción terrestre antiaérea, se trata de impedir que la Aviación enemiga logre los mismos efectos respecto al "interland" del propio frente de combate.

Decimos que esta acción próxima es la verdadera "interdicción"; pero tampoco

esto, en el conocimiento del combatiente de superficie, prevalece y gusta. Sólo les interesa la acción táctica de cooperación y apoyo tan inmediato que sea vista y sentida por aquellos que tienen sus pies pegados al suelo y sus ojos y su pensamiento con un alcance reducido al corto horizonte de las propias armas que manejan.

Quisiera el General Vandenberg encontrar otra palabra que explicase mejor la importancia y efectos de la "Interdicción". Lo comprendemos, y comprendemos lo difícil de encontrar tal palabra, pues equivaldría a tanto como proporcionar a los ojos, a los cerebros y a los corazones del combatiente terrestre una televisión de las misiones, peligros, heroísmos, sacrificios, víctimas y efectos inmediatos y futuros logrados con estas "misiones de interdicción". Y esta "televisión de concepto" parece que por ahora está lejos de lograrse, por la ceguera o miopía que naturalmente provocan los peligros, las necesidades y las circunstancias locales inmediatas de cada momen-

to. A nosotros, en su caso, nos ocurriría seguramente lo mismo.

Claro está el por qué aquel General norteamericano quisiera encontrar otro vocablo mejor que el de "interdicción". También a nosotros, y por motivos análogos, nos gustaría encontrar otro vocablo que sustituyese al de "Supremacía Aérea", que tan frecuentemente se interpreta o siente como supremacía del Arma Aérea y de los aviadores sobre las otras armas y camaradas de la propia nación; en vez de supremacía sobre la Aviación enemiga y sobre los aviadores contrarios.

Hemos hoy expuesto, mezclados y a la ligera, estos dos conceptos del Superportaviones en lo marítimo y de la Interdicción en lo terrestre. Quizá volvamos sobre ambos temas por separado y entrando en cada uno de ellos más a fondo y más concretamente.

Son dos temas muy interesantes y dignos de atención; especialmente el de la "interdicción" del campo de batalla.

