

Reflexiones sobre el Poder Aéreo

JOAQUIN SANCHEZ DIAZ, Comandante de Aviación

Por desgracia y demasiado frecuentemente, el mundo se despierta con el sobresalto de una nueva guerra. En seguida, los observadores militares evalúan los acontecimientos y casi siempre se repite un hecho que, en el mejor de los casos, podría calificarse de inaudito. Muchos se quedan maravillados ante las posibilidades y la eficacia de unas Fuerzas Aéreas adecuadas, como si fuera algo nuevo, con lo que cabe suponer que, o tienen muy mala memoria, o quizá no han tenido tiempo para leer a los grandes pensadores sobre la materia que ya vaticinaron esas posibilidades, y muchas más, hace muchos años. Pero también en cada conflicto surgen los "oportunistas" que intentan sacar conclusiones tal y como ellos quisieran que hubieran sido, y para ello, desvirtúan los acontecimientos y explotan los fallos que hayan existido en cuanto al empleo de las Fuerzas Aéreas, cuando, en ese caso, la única responsabilidad reside en los hombres que no las han sabido emplear y que probablemente pensarán como ellos.

Pero también desde el principio hubo hombres entusiastas que supieron romper con las anteriores concepciones y vislumbraron las posibilidades de la nueva arma. Entre todos ellos destaca Seversky por la contundencia de sus afirmaciones, al exponer, de una manera clara y apoyada en sólidos argumentos, el papel que deben desempeñar las Fuerzas Aéreas en un conflicto. Sus reflexiones sobre la materia son la visión clara de un aviador entusiasta de la supremacía del Poder Aéreo, presentando además la ventaja de que, al haber conocido los progresos tecnológicos de la Segunda Guerra Mundial, sus previsiones ofrecen un pro-

ducto perfectamente ajustado a los tiempos actuales sin necesidad de extrapolar sus afirmaciones para que encajen en el presente. Nos permitimos remitir al lector al número 487 de esta Revista donde se publicó un magnífico trabajo sobre el pensamiento de Seversky. Tampoco se puede olvidar a Trenchard, Mitchell, Slessor, Tedder y Douhet, considerado como el padre de la aviación militar actual y cuyo pensamiento influyó poderosamente en Seversky y otros muchos. Pero no sólo fueron aviadores los entusiastas de la nueva arma y entre ellos cabe destacar a Churchill, Montgomery, Smuts y Finlatter. Tanto unos como otros fueron hombres que comprendieron que la libertad de su patria pasaba por el buen empleo del Poder Aéreo, por entender perfectamente su filosofía y, para ello, no dudaron en cambiar sus anteriores formas de pensar en aras de la victoria.

UNOS PRINCIPIOS DE PLENA ACTUALIDAD

Es fácil comprender que analizar el pensamiento de todos aquellos hombres que tuvieron una influencia decisiva en el desarrollo de las Fuerzas Aéreas actuales, y en general del Poder Aéreo, sería una labor muy prolija y evidentemente fuera de los límites de extensión y alcance de este artículo, por lo que vamos a analizar solamente algunas de las afirmaciones más importantes que podrían ser consideradas como "principios".

Todos ellos coincidieron en sus previsiones, con las únicas diferencias que las de matiz debido a los diferentes años en que vivieron. Es preciso reconocer en este punto que el pensamiento de Seversky contiene

prácticamente al de todos los demás.

Entre todos estos "principios" merecen destacarse los siguientes:

1. El dominio del aire constituye la suprema expresión del poder militar, y las fuerzas de superficie, aunque necesarias, tienen que aceptar un papel secundario.

Dicho de otra forma, "no es posible ninguna operación, terrestre o naval, sin adquirir antes el dominio del aire sobre la zona de operaciones".

De esto se podría deducir que todos los países deberían procurarse los medios para poseer un Poder Aéreo que garantizase ese dominio del aire, o en terminología más precisa, la Superioridad Aérea adecuada en la zona de operaciones, puesto que las fuerzas de superficie estarán incapacitadas para realizar sus acciones si no se ha conseguido esa superioridad.

Esto, que es una verdad indiscutible, admitida hoy día por todos los ejércitos y en todos los países del mundo, no pasa de ser, en muchos de ellos, un principio teórico, puesto que no se refleja en la asignación del presupuesto de Defensa, cuyo reparto sigue anclado en conceptos tácticos y estratégicos como si nada hubiera ocurrido en los últimos setenta años en lo que se refiere a la ciencia de la guerra.

En todos los países de nuestro entorno se ha comprendido profundamente lo que significa este principio y tratan de dotar a sus Fuerzas Aéreas de los medios necesarios para que cumplan su misión y para posibilitar que las Fuerzas de superficie puedan realizar la suya. Es sorprendente el contraste existente entre los presupuestos asignados a cada uno de los ejércitos en cualquier país europeo y el nuestro.

2. El Poder Aéreo debe ser aplicado sin ligarse a campañas terrestres emprendidas de acuerdo con doctrinas militares anticuadas.

A través de la historia moderna, ha quedado demostrado que la aplicación del Poder Aéreo con toda su contundencia y libre de imperativos políticos (Coventry, Dresde, Tokyo, Guerra de los Seis Días, etc.), ha sido más que decisivo en el curso de la guerra; pero no siempre es aceptada esta realidad, dando muestras de una evidente miopía militar. Todavía sigue incrustado en la mentalidad de muchos el empedernido concepto según el cual los ejércitos enemigos han de ser batidos y vencidos en una batalla de superficie.

Naturalmente, con el enunciado de este principio no se pretende que las Fuerzas Aéreas, o en nuestro caso el Ejército del Aire, se independice de la actuación de las otras fuerzas, pero sí es imprescindible tener muy en cuenta que dentro del Apoyo Aéreo, el empleo de las Fuerzas Aéreas debe ser en misiones previstas, contra objetivos importantes y en ocasiones donde las características propias tengan el máximo exponente.

Las peticiones de apoyo fuego urgentes podrían muy bien desaparecer, ya que no son probables en nuestro posible teatro de operaciones, a diferencia de las naciones centroeuropeas. No se pueden enviar los escasos aviones que disponemos para que se paseen por el campo de batalla y que para realizar su come-

tido tengan que depender de un hipotético enlace radio con un FAC u otro organismo conductor; cuando el armamento que llevan puede no ser el adecuado y cuando los ataques se realizan siempre en condiciones difíciles para el piloto.

Dentro de las "salidas" asignadas al Apoyo Aéreo y pensando en el bien común, no se deben aceptar peticiones de Apoyo Fuego a no ser que sean contra objetivos perfectamente definidos y con un plazo de ejecución superior a cuatro horas, que puede ser el tiempo medio necesario para recopilar información sobre el objetivo, hacer un estudio de su vulnerabilidad, armar los aviones con el arma/espoleta más adecuada y para preparar los pilotos la misión. Cabría argumentar que ese tiempo es demasiado largo, pero a eso hay que responder que si en menos de cuatro horas, dentro de la maniobra terrestre, la situación ha cambiado tanto como para variar las peticiones de apoyo fuego, es que ha fallado por la base todo el planeamiento de la misma.

Tal vez fuera conveniente hacer un esfuerzo de imaginación y afrontar la tarea de llevar a cabo una reglamentación del Apoyo Aéreo más ágil y operativa, desentendiéndonos del pesado lastre que supone una reglamentación creada para ejércitos muy distintos en medios y en organización a los nuestros y para unas situaciones tácticas y teatros de operaciones absolutamente diferentes de los que son previsibles para nosotros.

3. El Poder Aéreo es indivisible. Si se dividen y aíslan las partes resultantes en compartimentos, se destruye su más aprovechable y fundamental característica: la flexibilidad.

Cada día más, el aire es el principal escenario de las luchas. Hasta

hace unos años, el Poder Aéreo estaba materializado única y exclusivamente por las Fuerzas Aéreas, pero en la actualidad ya no es así, puesto que todos los ejércitos poseen armas que de una u otra manera utilizan el aire como medio de lucha o de transporte. De aquí se derivan todos los problemas de coordinación y control a los que se enfrentan los ejércitos actuales y por eso, las doctrinas de acción unificada lo primero contra lo que tienen que luchar es con la incompreensión de las partes.

Tal vez sea difícil hacer comprender a muchos que un objetivo situado a 1.000 km, distancia absolutamente impensable para una maniobra terrestre, puede ser alcanzado por un avión en menos de una hora y, sin embargo, ese objetivo puede resultar de vital importancia para el desarrollo posterior de las operaciones. Pero no todo queda ahí, una hora después, ese mismo avión, puede ser empleado en una misión de Defensa Aérea, interceptando a un avión enemigo volando a gran altura y a velocidad supersónica, y posteriormente puede intervenir en una misión de reconocimiento.

Los problemas de coordinación de la Defensa Aérea y las defensas de zona y puntual, así como de las acciones en el campo de batalla, pueden anular la eficacia de las Fuerzas Aéreas propias y los primeros en sentir sus efectos serían las fuerzas de superficie. En cuanto a la defensa puntual, un tema de vital importancia es el de la defensa antiaérea de las Bases Aéreas; el problema ha sido suficientemente debatido y no vamos a añadir nada a todo lo que ya se ha dicho, pero si se decidiera que fueran Unidades del Ejército de Tierra las encargadas de protegerlas, parece lógico considerar que se hicieran también cargo de la defensa antiaérea de los buques de la Armada.

4. Sólo un Poder Aéreo puede derrotar a otro Poder Aéreo.

La única defensa contra la amenaza que viene de los cielos está en los cielos. La eliminación total o la defensa contra una Fuerza Aérea atacante, sólo puede conseguirse oponiendo una Fuerza Aérea superior. El objetivo del Poder Aéreo, desde el punto de vista estratégico, no es el bombardeo en sí, sino la conquista del espacio, en cuyo proceso, el arrojar bombas no es más que uno de sus elementos constitutivos.

Todas las guerras actuales comienzan con una lucha por la Superioridad Aérea y ahí es donde queda decidida la victoria. Solamente cuando los contrincantes no poseen unas Fuerzas Aéreas adecuadas, las guerras se enquistan transformándose en largas y penosas batallas de superficie sin claro predominio de ningún lado.

Las armas antiaéreas y los sistemas de defensa pasiva, tanto en tierra como a bordo de los buques, no han demostrado gran eficacia real. Desde luego dificultarán la acción de las Fuerzas Aéreas, pero en ningún caso la eliminarán. Mientras que en la batalla de superficie, la acción defensiva es más dura que la ofensiva, en el aire, la acción ofensiva no es simplemente la más fuerte sino la única forma válida de actuación.

5. El radio de acción eficaz del Poder Aéreo debe ser igual a las dimensiones máximas de los teatros de operaciones previsible.

Unas Fuerzas Aéreas modernas deben ser capaces de llegar a los puntos más alejados de la zona de operaciones donde van a desarrollar su acción. Esto, que resulta evidente para cualquiera no muy versado en la materia, ha sido sin embargo olvidado en muchas ocasiones. Como dijo el Almirante Halsey a raíz de la Segunda Guerra Mundial, no costó a Estados Unidos cuatro años derrotar a la Armada japonesa, sino que cos-

tó esos cuatro años llevar el Poder Aéreo hasta el Japón.

En la actualidad hay una fuerte sensibilización sobre este tema y los aviones actuales, incluso los cazabombarderos, son capaces de desarrollar largas permanencias en vuelo y radios de acción de miles de millas. La última violación de este principio fue llevada a cabo por las Fuerzas Aéreas argentinas en el Conflicto de las Malvinas, al operar fuera del radio de acción eficaz de sus aviones, lo que sin duda contribuyó al desenlace final de la contienda.

6. En la guerra aérea el factor calidad prima sobre el factor cantidad.

No basta con tener aviones, sino que hay que poseer aquellos que puedan desarrollar, lo mejor posible, la misión que se les va a encomendar.

Hubo un tiempo en que la superioridad de los aviones se medía por sus características aerodinámicas; hoy en día, además de esto hay que añadir las posibilidades de los equipos y sistemas de que estén dotados, que en gran medida van a condicionar el desarrollo de la misión.

Los rápidos progresos de la aviación y la necesidad de asignar a los aviones misiones especiales, o adaptarse rápidamente a las innovaciones del enemigo, requieren una técnica de producción y mantenimiento que sea flexible, dentro de límites razonables.

La iniciativa siempre estará en manos del que posea mejores sistemas de armas, porque entonces se hallará en situación de elegir el momento y las condiciones de lucha. Como dijo un gran general, si sólo nos preocupamos de tener más aviones sin tener en cuenta que sean mejores que los del adversario, lo único que conseguiremos es tener muchas viudas y hacer ricos a los chatarreros.

7. Los tipos de aviones deben especializarse, no sólo

para que se adapten a una estrategia general, sino para que con ellos puedan resolverse los problemas tácticos que se presenten en una determinada campaña.

Además de la especialización de origen por diseño y fabricación, es preciso tener en cuenta la que se puede originar como consecuencia de la modernización de ciertos sistemas o equipos en aviones ya en servicio que, en ocasiones, pueden hacer variar grandemente sus posibilidades.

La modernización no consiste simplemente en mejorar para superar a nuestros adversarios, sino hacerlo pensando por qué interesa esa mejora. Desde un punto de vista global, el principio de especialización se acomoda perfectamente a las exigencias de la guerra moderna, pero al entrar en juego la estrategia general de la nación, es preciso determinar el grado de especialización de los sistemas de armas disponibles o de los previstos. Una fuerte especialización del material provocará una compartimentación de las Fuerzas Aéreas, con la consiguiente penalización de la flexibilidad de empleo de las mismas.

Por el contrario, el disponer de sistemas de armas polivalentes, elevará considerablemente su costo de adquisición y mantenimiento, pero su eficacia, en acciones muy específicas, puede verse comprometida, tanto por las limitaciones de los aviones como por el entrenamiento de las tripulaciones.

8. La destrucción de la moral enemiga desde el aire sólo puede conseguirse por bombardeos de precisión.

Durante la Segunda Guerra Mundial quedó demostrado en ambos bandos que, a pesar de las grandes catástrofes e impresionantes destrucciones producidas en las ciudades, la moral de las poblaciones civiles no se resintió, sino muy al contrario, hizo que se acrecentara el patriotismo y el espíritu de sacrificio hasta niveles difícilmente previsibles.

Los resultados de los bombardeos de zona llevados a cabo por grandes formaciones de aviones condujeron a la conclusión de que la voluntad de resistencia de un pueblo sólo puede quebrarse destruyendo sus medios esenciales de vida. Pero esto exige precisión porque los objetivos son entonces muy puntuales.

En la actualidad, no sólo se exige precisión, sino que el bombardeo requiere una "superespecialización". Ya no se pretende simplemente bombardear un objetivo, que en ocasiones puede tener una superficie de sólo unos metros cuadrados, sino que además hay que llevarlo a cabo con una bomba determinada, que a su vez exigirá una espoleta específica y todo ello habrá que hacerlo en unas condiciones de lanzamiento muy precisas. El resto, lo que no constituya un objetivo definido, no interesa; es desperdiciar unos medios y un esfuerzo en algo que no va a representar ningún beneficio. La destrucción por la destrucción resulta irracional y patética.

Una incógnita está abierta ante el armamento nuclear. La única experiencia habida demostró que sus efectos fueron fulminantes y todo parece indicar que la naturaleza humana no podrá resistir los embates y sufrimientos de un ataque nuclear. Esperemos que durante muchos años se puedan seguir haciendo especulaciones sobre el tema.

9. La Marina de superficie ha perdido su función de arma ofensiva estratégica.

En guerra naval, el término "dominio del mar" puede definirse co-

mo la capacidad de usar el mar en beneficio propio y negarlo al enemigo. Pero desde la aparición del arma aérea, presenta la paradoja de que para asegurar ese dominio la Marina tiene que empeñarse casi por completo en acciones defensivas contra las incursiones aéreas enemigas, por lo tanto, ¿qué le queda de capacidad ofensiva? Desde el principio, el Poder Aéreo reemplazó a la Marina de superficie en su histórica misión de dominar los mares.

En la Marina se ha pasado de una postura en la que el avión jamás sustituiría al acorazado, a que efectivamente, el avión es útil y por lo tanto debe estar bajo su mando y control. Si aceptamos el hecho de que sea función específica de la Marina mantener el control del espacio sobre los mares, lógicamente correspondería admitir que incumbe al Ejército de Tierra el control del espacio sobre la tierra; con ello entraríamos de lleno en un debate sobre la justificación de las Fuerzas Aéreas independiente y todas las naciones del mundo llevarían cuarenta años equivocadas.

Los intentos de aumentar la potencia de fuego, la defensa y la proyección del poder naval, han conducido al desarrollo de los portaaviones. La deficiencia básica de éstos como arma no radica en su tecnología, sino en el hecho concreto de sus deficientes características militares desde el punto de vista estratégico, puesto que esas islas flotantes constituyen, a nuestro modo de ver, una monstruosidad militar. Si a un caballo se le instalan unos misiles en sus costados, el mejor cañón antiaéreo en su grupa y se llenan sus alforjas de equipos electrónicos, no por eso va a dejar de ser un caballo, de estar sujeto a sus propias limitaciones y con él, hoy, no se puede hacer la guerra. Por razones elementales, la dispersión de los aviones constituye un factor fundamental en toda defensa antiaérea y el portaaviones, cualquiera que sea su tonelaje, va contra ese principio.

A pesar de sus deficiencias, las potencias con proyección intercontinental se ven obligadas a mantener portaaviones en su dotación, más como elementos de presión en zonas

candentes alejadas de la metrópoli que como verdadera fuerza militar. En el caso de España, tenemos la inmensa suerte de que justo en los extremos de nuestra zona de interés estratégico existen una serie de portaaviones, los mejores del mundo, y sin las características negativas de las débiles y caras bases flotantes; se llaman Islas Canarias e Islas Baleares.

Al margen de afirmaciones propagandísticas, la Marina sólo puede proyectar su fuerza en el medio en el que se mueve, es decir, en el mar y por lo tanto, contra otra Marina. ¿Qué ocurre pues, en el caso de un país cuyos enemigos potenciales no posean fuerzas navales de importancia? Simplemente quedan dos caminos: mantener a la Marina en una posición relativamente reducida, pero con importantes funciones de vigilancia, policiales y de aprovisionamiento, o la otra solución, es no conformarse con lo anterior y desviar la atención hacia otras "ideas" que favorezcan su desarrollo.

10. El bloqueo de una nación o de una zona únicamente se puede realizar si se posee un Poder Aéreo adecuado.

En otros tiempos, únicamente los barcos estaban en condiciones de proyectar una punta de lanza a través de las distancias, como lógica consecuencia del Poder Naval; ello les permitía bloquear la retaguardia enemiga. Después de la aparición del Poder Aéreo se ha comprobado que la Marina de superficie resulta prácticamente incapaz de hacer un bloqueo eficaz y además es vulnerable a los ataques aéreos del enemigo.

Los buques de superficie pueden realizar misiones logísticas imprescindibles pero siempre y cuando se haya alcanzado el grado de Superioridad Aérea necesaria que les permita navegar en aguas suficientemente protegidas por la Aviación. Debe recordarse que así como la condición

preliminar para el bloqueo Naval fue la eliminación de la Flota enemiga, la realización del bloqueo aéreo exige la eliminación de la Aviación contraria. La conquista de los cielos es, una vez más, el primer objetivo.

11. La Aviación de tierra firme es siempre superior a la Aviación embarcada.

La dependencia de la Aviación Naval respecto a su base flotante hace que esté en inferioridad de condiciones en relación a la Aviación con base en tierra. Los motivos son muchos; unos, derivados de los propios aviones, y otros, por las limitaciones que presenta la operación desde portaaviones. Los aviones embarcados deben poseer una estructura reforzada para resistir las operaciones de toma y despegue, así como su estacionamiento en el buque, lo que penaliza su peso y por lo tanto, su capacidad de carga, además de perjudicar sus características. Por otra parte, la vulnerabilidad del portaaviones y la máxima concentración de fuerza e instalaciones en un espacio mínimo, eleva los niveles de riesgo a cotas prohibitivas.

A menudo se emplea el argumento de que la aviación a bordo de portaaviones es necesaria, puesto que navega con la Flota, mientras que la aviación terrestre, aunque sea poderosa, no la tiene a mano cuando la necesita. En el caso de España, de nuevo conviene referirse a la gran suerte de que la máxima distancia previsible de operación de nuestra Flota a una base terrestre, no superará nunca las 400 millas, con lo que como máximo en 30 minutos los aviones estarían en su vertical; tiempo éste que puede ser menos al de reacción de los aviones que se hallen situados en el interior del buque. Si fuera preciso, en períodos de alerta, se podría mantener una actividad aérea permanente en las proximidades de la Flota, que si bien puede resultar costoso, más lo es todo un portaaviones, su aviación y los buques de escolta.

12. La Unidad de Mando es imprescindible en las Fuerzas Aéreas.

Toda Fuerza Aérea debe ser capaz de concentrarse en el lugar adecuado, en el tiempo previsto y con el número conveniente para contrarrestar la amenaza. Esta capacidad para saltar de un sitio a otro, desplegar y red desplegar según lo dicte la situación, la única forma de conseguirla es mediante la Unidad de Mando y el control centralizado de los medios. Sin embargo, como consecuencia de la amplitud del objetivo de la operación aérea y la variedad de las misiones que se pueden llevar a cabo, el Mando Superior no puede realizar el planeamiento detallado y la ejecución de sus fuerzas; es preciso recurrir, por tanto, al principio de ejecución descentralizada, mediante el cual se delega la tarea de detallar la misión, el planeamiento y la ejecución a escalones subordinados.

13. Las Fuerzas Aéreas deben tener su propio transporte.

Sería una anomalía que las Fuerzas Aéreas dependieran de comunicaciones de superficie, mucho más lentas, para su abastecimiento y desplazamiento. El hacerlas depender de unos transportes de superficie sería atentar contra todas las características específicas de las Fuerzas Aéreas.

En la actualidad, no hay discusión posible a este punto y en el mundo entero están contemplados los tipos básicos de transporte aéreo militar en tres grandes grupos: transporte aéreo logístico, de combate y de despliegue de Unidades de Fuerzas Aéreas.

Sin duda alguna, el más importante es este último, ya que atiende al despliegue y abastecimiento de las Unidades de Fuerzas Aéreas para la preparación y desarrollo de la Batalla Aérea o la de Superficie. La importancia se deriva de que es prioritario adquirir un determinado grado

de Superioridad Aérea en la zona de operaciones antes de realizar ninguna otra operación terrestre o marítima. Por este motivo, este tipo de transporte debe tener prioridad sobre otras necesidades del transporte aéreo, no sólo durante las fases de la Batalla Aérea, sino en cualquier otro momento y circunstancia, cuando se trate de Fuerzas Aéreas de Combate destinadas a intervenir o reaccionar instantáneamente en un conflicto.

14. En la guerra aérea, el hombre seguirá teniendo un valor capital.

Por muchos que sean los progresos tecnológicos, siempre será el hombre el que dará la verdadera dimensión a los ingenios que maneje. Nunca podrá construirse una máquina que sustituya a la fuerza del corazón alimentado por la fe en unas creencias y en el cumplimiento del deber.

En el Ejército del Aire lo importante no es el número, sino la calidad de sus hombres. Tal vez el principal problema al que haya que enfrentarse sea el progreso tecnológico, ya que la excesiva rapidez de los cambios en las armas y en los sistemas hace que siempre exista el peligro de quedarse a la zaga en todo lo referente a la guerra aérea.

El Ejército del Aire debe velar para que todos sus hombres sean auténticos profesionales y, cada uno desde su puesto, sentirse una pieza importante para que toda la maquinaria siga funcionando. Los que ocupan puestos de mando y dirección, manteniendo una organización donde tengan cabida las justas aspiraciones de todos sus miembros, proporcionando una doctrina de empleo de la fuerza en un grado de desarrollo más avanzado que su equipo, con profunda visión de futuro y con una constante puesta al día en todos los órdenes; los que están en puestos operativos, con su trabajo y sudor diarios, preparándose para que algún día alguien pueda volver a decir: "Nunca tantos debieron tanto a tan pocos". ■