

Empleo de la Aviación por el Mando Superior (Sugerencias)

GENERALIDADES

Por CARLOS FERRANDIZ, Capitán de Aviación

I

La guerra.

La guerra es una empresa, la más ardua de todas las empresas. En ella se ponen en juego todos los factores de la nación al máximo de sus recursos: potencia militar, política interior y exterior, moral de los pueblos, economía, comercio, finanzas, propaganda...

Esta empresa no tiene existencia permanente, surge como tal al estallar un conflicto militar; pero si ha de funcionar a partir de ese momento, la preparación de esta empresa debe ser motivo de preocupación nacional.

Como toda empresa, necesita de una dirección única: una sola persona ha de prepararla, como una sola persona ha de dirigirla. De aquí que el Mando Único de esta gran empresa nacional debe ser ejercido totalmente; en el espacio, abarcando todos los factores determinantes del éxito: potencia militar, política interior y exterior, moral, economía, etc., etc.; en el tiempo, preparándola "antes", dirigiéndola "durante" y explotándola "después".

Los principios.

Los principios que rigen la guerra son hoy, como ayer, como siempre, tres fundamentales, a saber: voluntad de vencer, acción de conjunto y sorpresa.

A estos tres principios fundamentales van unidos otros afines y que, como aquéllos, tienen el carácter de permanentes e inmutables. Son éstos: libertad de acción, seguridad, conservación del contacto, aprovechamiento del éxito y economía de fuerzas.

Todos ellos son de sobra conocidos, interpretados y

practicados; pero entre todos, uno, el de libertad de acción, merece especial estudio para los que creen en la importancia decisiva adquirida por la Aviación.

Hasta ahora se ha hablado de dominio del mar y de la influencia decisiva que su consecución aporta al éxito de la guerra. No mucho se ha hablado, sin embargo, de dominio del aire y de su influencia en el éxito.

El concepto de dominio del aire por Aviación entendemos que merece igual interpretación que el de dominio del mar por la Marina. Sus caracteres de relatividad en el tiempo y en el espacio son análogos. Su gradación de relatividad a partir de lo absoluto es función igualmente de la potencia aérea o naval de ambos contendientes y de la amplitud del teatro en que se considere el dominio.

Dominar el aire no quiere decir que haya de quedar completamente yugulada la Aviación enemiga, hasta el extremo de no tener que sufrir algunas de sus acciones: debe interpretarse en el sentido de que el dominio del aire de una de las partes "es relativo" y circunscrito a una mayor preponderancia de sus actividades, a una mayor libertad de acción y a una mayor iniciativa.

Si entre dos contendientes existe manifiesta desproporción de medios aéreos, el más potente tendrá el dominio del aire en toda la amplitud del teatro de la guerra. Si no existe esa desproporción, uno de ellos, sin embargo, puede conseguir, y aun mantener, un dominio del aire relativo en un teatro local del total en que la guerra se desarrolla.

Pues bien: este dominio del aire, más o menos relativo, pero "general" en el conjunto del teatro de la guerra, consideramos que es factor primordial para la consecución y cumplimiento del principio "libertad de acción" en su acepción más amplia; y de igual forma, el dominio del aire, más o menos relativo, pero "particular" en el teatro localizado en que se vayan a desarrollar operaciones aéreas, terrestres o marítimas, es factor preponderante de la "libertad de acción" en su acepción más restringida.

II

ARMA AEREA

Características.

Son cualidades generales del Arma aérea:

Su sorprendente efecto moral y material, incluso sobre lugares muy alejados del teatro de la guerra.

Su extraordinario poder ofensivo.

Su reducido poder defensivo.

Su aptitud para actuar en los tres medios: tierra, mar y aire.

Su aptitud para actuar a distancias cortas, medias y largas.



Su aptitud para actuar con tan variados medios como la ametralladora, el cañón, torpedo y bomba.

Su aptitud para conquistar y ocupar el terreno en determinadas condiciones de tiempo y espacio.

Su facilidad para rehuir el combate o romperlo una vez iniciado.

Su aptitud para "ver" e informar fielmente de lo visto (fotos).

Su gran movilidad, que le permite variar rápidamente de teatro para su acción.

Su rápido desgaste.

Misiones del Arma aérea.

Conseguir el dominio del aire (por medio de la batalla aérea o destruyendo las bases, fuentes y recursos de la Aviación enemiga).

Paralizar o dificultar la vida militar del contrario por medio de acciones aéreas.

Impedir u obstaculizar la acción aérea enemiga sobre el territorio propio.

Actuar en beneficio de las operaciones en que interviene el Ejército.

Actuar en beneficio de las operaciones en que interviene la Marina.

Análisis de las anteriores misiones.

a) Dominar el aire es la primerísima y principal misión de cuantas el Arma aérea debe atender, bien en su acepción más amplia de dominio "general" en el conjunto del teatro de la guerra, bien en su acepción más restringida de dominio "particular" en el teatro localizado de operaciones activas.

Para el ejercicio de esta misión debemos tener en cuenta que la batalla aérea "no es posible buscarla como único fin", por la dificultad de encontrar en el aire a la Aviación contraria; pero sí "hay que estar preparado en todo momento" para entablarla; por consiguiente, la Armada aérea que fletáramos con tal fin debería concentrar en sí el máximo "poder combativo" en el aire. Por otra parte, si "no es posible buscar la batalla como único fin", sino que hemos de recurrir también a destruir las bases, fuentes y recursos de la Aviación enemiga para conseguir el dominio del aire, es evidente que la Armada aérea fletada deberá también concentrar en sí el máximo "poder destructor" contra el suelo.

¿Cómo concentrar, pues, en una Armada aérea estos dos poderes, combativo en el aire y destructor contra el suelo? Si procedemos al estudio teórico del problema planteado, no cabe duda que estaría resuelto empleando una Flota aérea de dos tipos de avión: uno, "gran bombardeo", de mucha capacidad de carga, armamento de defensa próxima (algunas ametralladoras), gran radio de acción y la máxima velocidad compatible con las anteriores condiciones; y otro avión, "avión de batalla", con el máximo armamento (cañones y ametralladoras), blindado en sus partes más vitales, de mucha velocidad (igual a la de los cazas conocidos), maniobrero (al máximo compatible con las anteriores condiciones) y de autonomía, en horas de vuelo, por lo menos igual al tiempo que tarda un "gran bombardero" en cubrir su radio de acción.

Un solo tipo de avión es imposible que pueda reunir en sí un máximo de poder combativo en el aire y un máximo de poder destructor contra el suelo, cualidades incompatibles.

Dejemos sentado antes de nada que el avión de batalla a que nos referimos no es el avión erizado de cañones, "estático" en el aire y poco maniobrero, que todo lo confía al fuego de sus armas. No; hablamos de un avión que armonice al máximo la maniobra con la velocidad y potencia de fuego y con el radio de acción; es decir, el "caza de acción lejana"; si preciso fuera, de más de un motor y más de un tripulante.

La necesidad táctica de este avión (seguimos pensando teóricamente) es evidente, pues una masa de "grandes bombarderos" no puede lanzarse a grandes "raids" sobre territorio enemigo (de día) sin ser acompañados por otros más combativos que les protejan de la caza. Los cazas actuales, de escasa autonomía, no pueden acompañar a tan lejanos objetivos a los "grandes bombarderos".

La nueva táctica de empleo de la caza no proscribiera el combate aéreo lejos de nuestras líneas (como antes), sino que lo subordina, en lo que a distancia se refiere, única y exclusivamente a la carga de esencia.

La velocidad parece que cada día adquiere mayor preponderancia sobre la maniobrabilidad en los aparatos de caza. Y nosotros decimos: ¿Con esta tendencia, no vemos mejorada la capacidad combativa del caza de acción lejana?

En el combate aéreo mucho influye la calidad, pero también mucho la cantidad. En una acción ofensiva lejana, en la que se cuenta con iniciativa y sorpresa, ¿no cabe concentrar más medios combativos que la defensa?

Resumiendo todo lo expuesto en el análisis de la primera misión (dominio del aire), podemos decir que tal vez la táctica y técnica aéreas no permitan "hoy" que se realicen "siempre de día" y en buenas condiciones de seguridad y rendimiento las acciones aéreas lejanas para destruir las bases, fuentes y recursos de la Aviación enemiga y con capacidad para afrontar la batalla, pero que no por ello hay que desistir de cumplir esta que conceptuamos primerísima y principal misión del Arma aérea, haciendo, cuando no se pueda o no convenga hacerlo de día, los "raids" de noche, que si de menos eficacia, dan más seguridad.

b) Para el ejercicio de la segunda misión (paralizar o dificultar la vida militar del contrario por medio de acciones aéreas) hemos de distinguir entre acciones aéreas lejanas de interés para el éxito de conjunto de la guerra y acciones aéreas próximas en beneficio del Ejército de Tierra o la Marina: sólo a las acciones lejanas se refiere esta misión.

Evidentemente, quedaría facilitada esta misión después de cumplida la primera en su totalidad o en parte; de aquí que la asignemos el segundo lugar en orden de preferencia, aunque también podrá simultanearse su cumplimiento con el de la primera.

Para su realización se deberá utilizar una Armada aérea de iguales características que la anterior y con idéntica modalidad de empleo.

c) Para el ejercicio de la tercera misión (impedir

u obstaculizar la acción aérea enemiga) hay que recurrir a:

La defensa pasiva.

La defensa activa con armas antiaéreas (cañones, ametralladoras...)

La defensa activa con aviones.

Esta misión, de excepcional importancia, debe ser estudiada y proyectada en tiempo de paz, y su realización comenzará aun antes de la declaración de hostilidades, cuando la tensión precursora de guerra así lo aconseje.

La proporción de artillería y caza empleadas en la defensa es objeto de opiniones encontradas; pero es lo cierto que ambos medios se complementan y que en una faja de terreno que rodee el territorio nacional, con las fronteras o costas por límite exterior y de cien (?) kilómetros de profundidad hacia el interior, la proporción de artillería debe ser plenamente superior a la de caza en la defensa de un punto o zona vital enclavado en ella, como se razonaría fácilmente sumando los tiempos correspondientes a la alarma de la red de escuchas a su transmisión a los aeródromos, a la ascensión de la caza y a la concentración de éstos en número suficiente para conseguir un poder combativo de la defensa, superior al poder combativo del atacante en el cielo del punto vital, y comprobando que durante ese tiempo total habría transcurrido el ataque y retirada de la formación enemiga sin que la caza lo hubiere interceptado.

d) La cuarta misión (actuar en beneficio de las operaciones en que interviene el Ejército) la considera el General Dohuet, en su célebre doctrina, como misión secundaria o subordinada a las misiones principales de conseguir el dominio del aire y la paralización de la vida militar del contrario por medio de acciones aéreas. De acuerdo con esta tesis, Douhet prescribe que la Gran Armada Aérea (única Flota aérea que él fletaría) sería la que actuaría en beneficio del Ejército de Tierra una vez conseguido el dominio del aire y la paralización de la vida militar del contrario, apoyando la invasión terrestre y la posesión del país enemigo, ya en estado de "madurez" gracias a las acciones anteriores de la Aviación.

Douhet quiere subordinar la entrada en acción del Ejército a la conquista del dominio del aire y a la paralización de la vida militar del contrario por medio de acciones aéreas. Esto es tanto como prejuzgar que dominar el aire y paralizar la vida militar del contrario "en toda la amplitud del teatro de la guerra" son realizaciones factibles en corto plazo. Pero ya hemos visto, al tratar de la primera misión del Arma aérea,

que, de no haber suficiente desproporción de medios aéreos, el concepto de dominio del aire es relativo, y más relativo aún cuanto mayor sea la amplitud del teatro en que se considere el dominio.

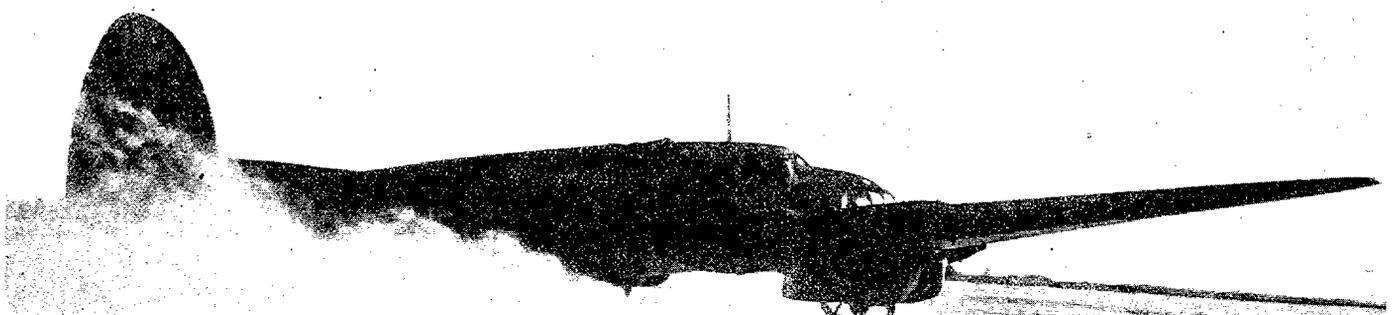
Pero si las dificultades apuntadas surgen en el total del teatro de la guerra, ello no ocurre igualmente en un teatro más restringido, en el local donde queramos desarrollar operaciones terrestres activas. Aquí las acciones aéreas de dominio son hoy factibles en modo más absoluto (contando con iniciativa, sorpresa, radio de acción de la caza, operaciones contra el suelo diurnas y eficaces, batalla aérea, etc.) y la paralización de la vida militar del contrario más asequible.

Aquí sí cabe subordinar hoy la entrada en acción del Ejército a las acciones aéreas de dominio y paralización militar, que, además de eficaces, serían acciones a corto plazo. Y no sólo "cabe" esta subordinación, sino que es necesaria e imprescindible si queremos tener libertad de acción en aire y tierra, si queremos tener seguridad, si queremos conservar la iniciativa, si queremos prolongar la acción de las armas de superficie, si queremos, en fin, vencer en ese teatro localizado de la guerra, primera **pie**dra en el edificio de la victoria.

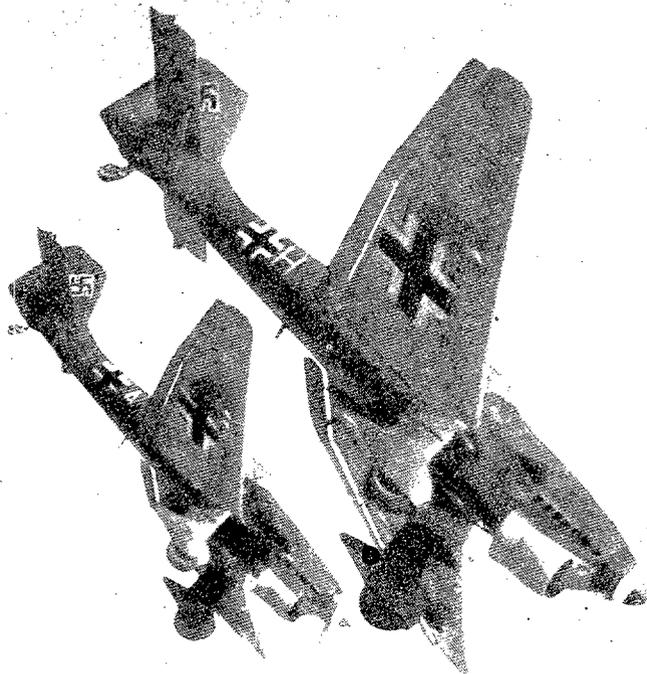
Sucesivamente nuevos teatros locales serán escenarios de las **mismas operaciones** enumeradas: dominio del aire, para tener libertad de acción en aire y tierra; acciones aéreas, para paralizar la vida militar del contrario, y acciones terrestres, para explotar la "parálisis" que debilita al Ejército enemigo. Estas acciones podrán sucederse con más o menos rapidez, incluso podrán ser simultáneas en muchos casos; ello depende de la situación, al igual que hace años las preparaciones artilleras precedían a veces días, a veces horas, al asalto de la Infantería, según la masa artillera disponible, el terreno, enemigo, etc.

Toquemos ahora el otro punto de esta cuarta misión. ¿Qué Aviación ha de cooperar con el Ejército? Para contestar a esta pregunta tengamos en cuenta que dentro de la misión de cooperación hay funciones específicas de cooperación directa con tierra, como son la observación, reconocimiento, acompañamiento de las tropas y columnas motorizadas, vigilancia y protección aérea de los frentes, enlace entre Mandos, etc. Y otras funciones también de cooperación con tierra, pero menos directas, como dominio del aire en el teatro local de operaciones, paralización de la vida militar del contrario en el propio teatro, refuerzo de las armas de superficie y prolongación de su acción, etc.

Para la primera función hace falta una Aviación "sui generis"; para la segunda, no: la segunda función puede ser realizada por la misma Aviación que realice



III

FRACCIONAMIENTO Y DEPENDENCIAS
TACTICAS

El análisis de las anteriores misiones que se pueden encomendar al Arma aérea nos muestra la conveniencia de fraccionarla, en tiempo de guerra, en cinco ramas fundamentales, que son:

Aviación Independiente (A. I.)

Aviación de Cooperación con el Ejército (A. C. E.)

Aviación de Cooperación con la Marina (A. C. M.)

Aviación de Cooperación con la Defensa Aérea del Territorio (A. C. D.)

Aviación de Transporte (A. T.) (para tropas de desembarco, paracaidistas, etc., y algunos servicios del Aire).

Este fraccionamiento táctico no está en desacuerdo con la organización territorial de Regiones Aéreas, sino que ambas organizaciones, no sólo son compatibles, sino que se complementan, a saber: con la primera atendemos a necesidades de orden táctico para mejor cumplimiento las misiones de guerra; con la segunda atendemos a necesidades de orden técnico y servicios, como Fábricas y Maestranzas, Infraestructura, Reclutamiento, Armamento, Administración, Protección del Vuelo, etc.

Cada una de las ramas señaladas tiene una misión específica diferente dentro del marco de las actividades del Arma aérea, misiones que exigen un Jefe único para cada una de ellas, asistido por un Estado Mayor. Pero también, y aparte de su misión específica, algunas de estas Aviaciones pueden "transitoriamente" actuar en el campo de las otras; así, la A. I. puede reforzar la acción de la A. C. E. y de la A. C. M., y las tres pueden reforzar a la A. C. D., y viceversa, etc.

¿Cómo regular estos apoyos o refuerzos?... ¿Cuándo?... ¿En qué cuantía?... ¿Cuánto tiempo?... Esto lo hará el General Jefe Superior del Aire, asistido por su Estado Mayor, que coordinará y regulará estas relaciones, hará una repartición de medios y, lo que es más fundamental, encauzará los cinco esfuerzos, desde el punto de vista elevado del conjunto, hacia el único fin: ganar la guerra.

La dependencia táctica de cada uno de estos Jefes respecto al Jefe del Aire es diferente. Veamos. Al iniciarse el conflicto, el Jefe del Aire, de acuerdo con el Plan General de Operaciones, hace un reparto de medios y dicta normas generales de despliegue, etc.; realizado esto, el Jefe de la A. I. ha de mantener contacto permanente con el Jefe del Aire, del que ha de recibir continuamente misiones que cumplir e informaciones generales para su provecho. El Jefe de la A. C. E. ha de mantener un contacto "fundamental" con el General Jefe del Ejército, para conocimiento de la misión que ha de desarrollar el Ejército y apoyo de ésta, y un contacto "secundario" con el Jefe del Aire. El Jefe de la A. C. D. tiene dependencia táctica "total" del Jefe de la Defensa Antiaérea del Territorio y, a través de este último, con el Jefe del Aire. En resumen: la dependencia táctica de la A. I. al Jefe del Aire es "total", y las de las restantes Aviaciones, "parcial".

El concepto establecido de la dependencia táctica no

la primera y segunda misiones generales del Arma aérea; y debe ser así si queremos, en buena doctrina de guerra, atender al principio de economía de fuerzas.

Es decir, que habrá una Aviación propiamente de cooperación, "asignada" al Ejército de Tierra, con dependencia táctica exclusiva del Mando de ese Ejército, y otra Aviación (parte del todo, Aviación independiente) que reforzará a aquélla, y "afectada" sólo temporalmente al Ejército en misión de cooperación con tierra.

Aquella Aviación de cooperación propiamente dicha comprenderá: unidades de reconocimiento táctico y estratégico, unidades de asalto, unidades de caza y aviones de enlace.

e) Para el ejercicio de la quinta misión (cooperación con la Marina), un razonamiento parecido al apuntado más arriba nos llevaría a la conclusión de la necesidad de una Aviación de cooperación propiamente dicha "asignada" a la Marina, con dependencia táctica exclusiva de su Mando Superior, y otra Aviación (parte del todo, Aviación independiente) "afectada" sólo temporalmente a la Marina, en misiones de cooperación sobre el mar.

Aquella Aviación de cooperación propiamente dicha comprenderá: unidades de exploración, vigilancia, torpedeo y minadores y unidades de reconocimiento, caza, bombardeo y torpedeo, bien catapultable a bordo de cruceros y unidades de línea, bien a bordo de portaaviones.

quiere decir que el Jefe del Aire pierda las riendas del Mando. Las Aviaciones de cooperación pueden considerarse como Aviaciones "afectadas": una, al Ejército; otra, a la Marina, y otra, a la Defensa A. A. del Territorio. Es decir, que asignada una "cantidad" de Aviación a la cooperación con el Ejército, al Jefe del Ejército corresponde manejar, sin trabas de ninguna clase, esta cantidad de Aviación, señalándola misiones, que ejecutará (de la manera más apropiada, según la táctica aérea) el Jefe de la A. C. E., subordinado totalmente (en el orden táctico) al Jefe del Ejército. Exactamente igual diríamos de la A. C. M. y A. C. D.

Pero aunque estas Aviaciones queden afectadas al Ejército, Marina y Defensa A. A. (de la forma tan ab-

culiaridades del arma contra la que hay que defenderse. Es decir, que la Jefatura de la Defensa A. A. recaerá en un aviador y debe estar subordinada a la Jefatura del Aire, y a través de la cual mantendrá contacto con el Mando del Ejército y de la Marina para asegurar la Defensa A. A. de los puntos vitales que interesen a uno y a otra.

La Aviación de Transportes (A. T.) puede considerarse como una Flota auxiliar a disposición del General Jefe Superior del Aire, quien la afectará temporalmente, y en su total o en parte, a cualquiera de las restantes Aviaciones, para que estas últimas puedan cumplimentar mejor sus respectivas misiones, bien entendido que su empleo, tan reciente, parece muy difícil y



Un sector de Coventry después del bombardeo aéreo.

soluta expresada, como corresponde al concepto totalitario que tenemos del Mando), el Jefe del Aire, desde su plano elevado, en contacto con los Jefes Supremos de la Marina y el Ejército y a las órdenes del Generalísimo de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, y en conocimiento de la marcha de conjunto de la guerra, puede, en un momento determinado, variar la repartición inicial de medios a la A. C. E. o la A. C. M.; reforzar una u otra, o las dos, con la A. I., etc.

Hemos dicho que la A. C. D. queda afectada al Mando de la Defensa A. A.; pero ¿de quién debe depender este Mando? No cabe duda que del Jefe del Aire. Efectivamente, ningún Mando más capacitado para asumir la dirección de la defensa que aquel que por su específica función conoce mejor la capacidad ofensiva y pe-

complejo y exige, a más de tropas especialmente instruidas, un conocimiento profundo de la situación y una elección muy feliz del momento para su entrada en acción.

Tácticamente actuará, según las circunstancias, en uno o dos escalones: uno, de "vanguardia", transportando tropas ligeras, que harán el desembarco en paracaídas o planeadores, y otro escalón de "grueso", de tropas mejor armadas (incluso con artillería), que harán el desembarco aterrizando los propios aviones en aeródromos o lugares apropiados que previamente haya ocupado el escalón de vanguardia.

Esta Flota auxiliar se organizará principalmente con el material de vuelo de las líneas aéreas comerciales de la Nación.