

MODALIDADES EN EL EMPLEO DE LA AVIACIÓN DE CAZA

Por el Comandante M. BENGOCHEA

Son tan variadas las misiones que pueden encomendarse a la aviación de caza, y ha sufrido su realización tal transformación, debido a los progresos de la técnica aeronáutica, que creo útil hablar del nuevo empleo de las unidades de caza para proporcionar a los pilotos una somera idea de cómo se realizan y contribuir a que utilicen, con el mayor rendimiento posible, los aparatos que la industria moderna aeronáutica ponga en sus manos.

Estas misiones, dejando a un lado la caza nocturna, por considerar que los aparatos que la ejecutan no tienen las características del avión de caza, pueden reducirse a las siguientes: caza libre, alarma e intercepción y protección.

Teniendo en cuenta la movilidad que debe tener la caza por la importancia tan decisiva que tiene para el Mando el contar con caza en el instante apropiado y en la cantidad precisa a las circunstancias del momento, se desprende que el traslado de estas unidades debe ser rapidísimo y el hablar de ello interesante.

Comenzaremos, por tanto, con el traslado de una unidad de caza en el frente, advirtiendo que nos referimos en todo a un Grupo de caza móvil, por ser el Grupo la unidad táctica por excelencia e indivisible en la guerra moderna.

Traslado de una unidad de caza en el frente.

Al recibir la orden de la Escuadra que el Grupo se traslade de aerodromo, lo primero que tendrá que hacer el Jefe de la unidad es elegir el nuevo campo si no lo han designado de antemano. Para ello buscará dentro del sector que le corresponda, y teniendo en cuenta que los campos que se utilizan son muchas veces de circunstancia, el que reúna las mejores condiciones dentro de las siguientes normas:

1) *Situación táctica.*—Esto depende, como es natural, de la distancia al objetivo que haya de tener la unidad y de la misión.

Como la caza tiene poco radio de acción, deberán encontrarse sus campos a poca distancia del frente, aproximadamente unos 30 kilómetros, para poder adentrarse lo más posible en territorio enemigo cuando sea preciso.

2) *Suficiente extensión.*—Que se puedan efectuar con soltura despegues y tomas de tierra, al menos en dos direcciones, y que el rodaje no presente dificultades. Si hubiera obstáculos, árboles, que dificulten las entradas y salidas, se cortan.

3) *El mayor "camuflaje" posible.*—Preferible con algo de bosque próximo, y si no lo hubiera se trasplantan árboles para ocultar los aviones, o bien se cubren con redes. En invierno se pinta de blanco la parte superior de los aparatos al comenzar las nevadas.

4) *Fácil acceso.*—Debe haber vías férreas o carreteras, para que llegue hasta el aerodromo el suministro necesario. Cuando estas comunicaciones no existan o estén en mal estado, como ocurre en campos de circunstancias, el aprovisionamiento tendrá que hacerse por vía aérea.

5) *Que haya en el campo o cerca de él agua, luz, y reúna condiciones de habitabilidad.*—La primera condición es la más necesaria por precisar los radiadores, la limpieza de los aparatos y el consumo e higiene personal. La falta de luz se compensa con equipos de alumbrado por medio de dínamos que lleven los Grupos. La vivienda, si no existe algún poblado cerca, puede sustituirse por barracones de madera desmontables en invierno y tiendas de campaña en verano.

Una vez elegido el nuevo campo según estas normas, que bien podrá ser un aerodromo ocupado al enemigo, se divide la unidad en varios escalones, enviando inmediatamente a él el primer escalón por tierra o por aire, según las posibilidades y urgencia del traslado.

Este primer escalón, cuyo Jefe debe ser un Oficial piloto precisamente, se compone de personal de todas las escuadrillas y P. M. en cantidad y calidad suficiente y con los elementos necesarios para efectuar las siguientes misiones:

Acondicionamiento del nuevo campo para tomas y despegues, así como para el rodaje de la unidad, rellenando embudos y observando si, por haber sido aerodromo enemigo, se encuentra minado, para llevar a cabo la destrucción de las minas. Estos trabajos pueden hacerlos compañías de trabajadores o unidades de prisioneros en el caso de serle asignadas a la unidad de caza. Aunque generalmente la caza opera aislada y debe llevar todos los elementos y personal necesarios para el trabajo.

Otra de las misiones de este primer escalón es designar los lugares que han de ocupar las diversas escuadrillas, el puesto de mando y los alojamientos, así como buscar emplazamientos para los polvorines, depósitos de combustibles, vehículos, etc.

El segundo escalón, o escalón principal, se compone de lo más importante y numeroso de las escuadrillas y P. M. Lo integra el personal de los Servicios de la Unidad, y lleva consigo el utensilio y la impedimenta de la misma. Este escalón, que puede ir mandado por un Oficial de Tierra, sale para el nuevo campo, bien en camiones o en vuelo, cuando haya llegado el primero. Su misión es ayudarlo en el acondicionamiento del terreno y construir refugios para el personal de la unidad y parapetos para el material. Los refugios deberán estar fuera del campo, aunque muy próximos a él.

El horario de partida y ruta de estos dos escalones los fijará de antemano el Jefe de la unidad.

El tercer escalón, o escalón de vuelo, está constituido por los aviones, conducidos por sus pilotos respectivos. Deben llevar su equipo en el aparato, y conviene tener en cuenta que el traslado de campo puede compaginarse con un servicio, en cuyo caso a la terminación de él tomarán tierra en el nuevo campo.

Este escalón no debe despegar sin tener asegurada la toma de tierra y el poder dar servicio en el nuevo aerodromo.

Al tomar tierra dejan los aparatos en el lugar ya designado por el primer escalón, que será lo más separado posible, escaqueados y siempre con el morro hacia el centro del campo.



Bosque próximo para el enmascaramiento.

Los pilotos comunicarán a sus mecánicos respectivos las faltas, averías, etc., que hayan observado durante el vuelo, y una vez que se han interesado para que su avión quede en regla para el próximo servicio, es decir, cargado y municionado, se dirigen al puesto de mando a dar las novedades y recibir órdenes. Después de esto se ocuparán de su alojamiento.

El último escalón lo constituirá todo el personal y elementos que tuvieron que quedar en el anterior aerodromo, para la puesta en marcha y servicio del escalón de vuelo. Una vez éste en el aire recogerán todo lo que haya quedado y se trasladarán al nuevo campo, según las órdenes recibidas del Jefe.

Todos los escalones deben disponer de los elementos necesarios para su defensa. Cada soldado llevará su fusil, casco, careta, etc.

Las escuadrillas montarán la guardia, tanto en los aparatos como en los alojamientos, y colocarán sus ametralladoras de vigilancia permanente contra posibles ataques enemigos.

El Grupo debe establecer los turnos de alarma entre sus respectivas escuadrillas. (De esto ya hablaremos en la misión de alarma.)

La P. M. es también la encargada de establecer las transmisiones necesarias con sus escuadrillas, y aquí conviene observar que todas las transmisiones van de la unidad superior a la inferior.

El municionamiento, suministro de combustible, víveres, vestuario, etc., corresponde también al Grupo, que tiene Oficiales encargados de estas funciones.

Formación de combate de una escuadrilla de caza.

Caza libre.

Quizá la más interesante de las misiones de la aviación de caza, por su modalidad especial, que da al piloto una iniciativa sin límites, es la caza libre.

Tiene por objeto vigilar zonas determinadas para prohibir el paso y consiguiente ataque o reconocimiento de todo aparato enemigo. También, pero como objetivo secundario, debe la caza observar el terreno e incidencias del combate.

Así proporcionará nuevas observaciones o confirmará las que haya obtenido del reconocimiento propio. Claro que esto debe realizarse sin desatender la vigilancia del espacio, que es la misión esencial de la caza libre.

Al recibir la orden el Jefe de una unidad de caza de efectuar caza libre en un sector y horario determinados, lo primero que tendrá que hacer es organizar los relevos y ver el número de aparatos que ha de emplear en cada servicio. Para los relevos ordenará unas horas de despegue y tiempos de vuelo sobre el sector, teniendo en cuenta que ha de mantener aparatos sobre él continuamente entre las horas marcadas.

La autonomía de los aparatos y tiempos de ida y vuelta son factores de los que depende el horario.

Respecto al número de aparatos que deba emplear, dependerá: de los que tenga disponibles, dimensiones del sector asignado y cantidad de aparatos enemigos que suelen presentarse en él.

Con esto decidirá si ha de mantener una escuadrilla, patrulla o simplemente una pareja de servicio sobre el sector para que no queden en manifiesta inferioridad numérica con la caza enemiga.

En el aerodromo también dejará algunos de reserva, con los que mantendrá el servicio de alarma.

Otra cuestión interesante para el Jefe es que no debe enviar al frente un solo aparato. Las malas condiciones de visibilidad de los modernos cazas hacia atrás y abajo, debido a la cabina cerrada, que no permite sacar la cabeza, chapa blindada de protección y plano inferior, no permiten observar los sectores posterior e inferior, siendo imposible, por tanto, para un solo piloto evitar la sorpresa cuando el ataque se realizara por dichos sectores. Esto se resuelve enviando como mínimo una pareja que, llevando aproximadamente 100 metros de intervalo entre los aparatos, les permita observar los sectores muertos del compañero.

Inculcará el Jefe en sus pilotos una gran disciplina aérea para que en ningún caso, y menos aún en el combate, se separen, pues esto podría traerles fatales consecuencias. El único motivo justificado para que un piloto abandone la formación es la avería, y aun así al aparato que la sufra debe acom-



pañarle su pareja hasta que tome tierra, para defenderle en caso necesario y avisar por radio en seguida al aerodromo el lugar y forma del aterrizaje.

Formación.—La formación cerrada en ala o cuña para las unidades de caza ha pasado a la historia, quedando únicamente para desfiles y exhibiciones. En la actual contienda la formación de combate es la línea, con distancias mínimas de 100 metros de aparato a aparato. Es la manera de que el piloto no vaya demasiado preocupado con la formación y se dedique a vigilar el espacio, que es su misión principal.

La escuadrilla consta de dos patrullas de cuatro aparatos, y otra tercera patrulla de dos. Las patrullas van en línea, unas detrás de otras, escalonadas 500 metros en altura.

El Jefe de escuadrilla, que va con una de las patrullas, y los Jefes de éstas, llevan el puesto en formación que más les convenga. Generalmente el primero o segundo de la izquierda de cada patrulla. En los virajes los puntos cambian de costado, pasando siempre por debajo.

Únicamente el viraje de 180° se hace individual, y le antecede una señal preventiva del Jefe por radio o con un alabeo rápido hacia el costado que vaya a ejecutarse.

La altura de vuelo en caza libre debe ser una altura media.

Ni tan altos que no nos demos cuenta de unidades enemigas que estén bajas, ni tan cerca del suelo que al presentarse alto el enemigo no podamos impedir su paso.

Cuando se disponga de aparatos, y en circunstancias que hagan presumir un ataque enemigo, un escalonamiento en altura de las diversas escuadrillas o patrullas será lo que dé mejor resultado. Si se envía al frente una fracción pequeña, patrulla o pareja, una altura de 3 a 4.000 metros es muy recomendable. En este sentido todo tiene su pro y su contra. La altura proporciona una velocidad muy grande para el ataque, y, por el contrario, siempre suele ver antes al enemigo el que va más bajo. Por esto, sin poder dar una norma fija respecto a altura de vuelo, que dependerá de las alturas con que aparecen los aviones adversarios, lo cierto es que conviene cambiarla con frecuencia. Al enemigo hay que desconcertarle y aparecer cada día a alturas distintas para no caer en alguna celada.

Combate.—La vigilancia del espacio en un sector generalmente amplio presenta muchas dificultades. La vista del piloto no puede abarcarlo, y el coincidir con los aparatos enemigos en tiempo y en el mismo punto del espacio sería difícilísimo, o meramente casual, de no disponer de otros medios de localización.

Por este motivo las unidades de caza deben utilizar otros elementos que resuelvan el problema, y esto lo realizan los puestos de observación en el frente.

Los grupos de caza tendrán afectas a su P. M. estas Secciones de Información, compuestas por una radio, un Jefe de equipo, generalmente un Suboficial, y un par de observadores. Estos puestos son distribuidos lo más cerca posible del frente y en los puntos que el criterio del Jefe aconseje dentro de su sector. Como es lógico, se colocarán en los sitios de más frecuente paso de aviones enemigos, y al mismo tiempo tienen que cumplir la condición de que no quede espacio aéreo en el sector sin observar.

Una vez designados los lugares que han de ocupar estos puestos, colocan en su radio la frecuencia ordenada (frecuencia que debe cambiarse cada cinco o seis días, para evitar ser

captados por los escuchas enemigos), y de esta forma quedan enlazados con la estación del Grupo y con los aparatos en vuelo.

El Jefe y los aparatos en el aire conocerán inmediatamente la presencia de aparatos enemigos en el sector, cantidad y clase de aparatos, punto de paso, así como altura y rumbo que llevan. El problema del encuentro queda resuelto, y además verá el Jefe la conveniencia de enviar más patrullas o parejas a interceptar, o sólo ordenar que actúen las que tiene en el aire.

El primer piloto que advierta la presencia enemiga, lo primero que debe hacer es comunicarlo a su Jefe de unidad por medio de radio y mediante clave previamente establecida. Entonces el Jefe indica la táctica a seguir, según el número y clase de los aparatos enemigos, posición que ocupan respecto a nosotros, etc., y repartiendo las fuerzas, designará quién debe atacar y a qué grupo de aparatos.

Si es sólo bombardero adversario el que se divisa, ordenará a parte de sus fuerzas que ataquen a los de bombardeo, y dejará al resto de vigilancia para si se presenta caza enemiga pueda el grupo atacante realizar su misión con tranquilidad.

Si el bombardero viene protegido, que será lo más corriente, repartirá sus fuerzas con arreglo a la cantidad de los diversos tipos enemigos, para mientras unos atacan a los primeros combatan otros con la caza.

Nunca debe una unidad de caza libre entretenerse en combates inútiles con caza enemiga. Si se deja que el bombardero enemigo cumpla tranquilamente su misión, no se habrá cumplido la nuestra. Lo que perjudica en gran manera a nuestras tropas es el bombardero, ya que la caza en muy poco puede dañarlas. Por tanto, será al primero al que se le tenga que impedir realice el servicio, o de ejecutarlo, que sea en las peores condiciones y con el mayor número posible de pérdidas enemigas.

En cada caso el Jefe ordenará la formación táctica y repartición más conveniente de sus fuerzas, por lo cual debe rapidísimamente darse cuenta de la situación y decidir inmediatamente. Las vacilaciones en el aire son, por lo general, de muy malas consecuencias.

Una vez repartidas las fuerzas por el Jefe y designados los objetivos, comienza el combate.

Desaparecida la modalidad del combate cerrado, sólo posible en aparatos de poca velocidad, se comprende que únicamente "la pasada" es la que subsista hoy día.

Como los modernos aparatos son de características parecidas, será la mejor posición la que nos pondrá en condiciones ventajosas, siendo, por tanto, esto lo que debe buscar el piloto: sol de espaldas, una mayor altura y, sobre todo, ver antes de ser visto, sin desatender ni un momento la cola del compañero.

En el caso de ser atacados de cola, se debe dar un fuerte tornillazo picando, y luego tirar sin subir mucho. Como el enemigo traerá bastante velocidad en su pasada, no podrá seguirnos en el tornillazo. Si es un aparato que vira mejor que el nuestro, conviene entonces separarse mucho de él, ganando altura, y una vez lejos atacarle de pasada, sin pretender cerrar el combate en ningún momento.

El blindaje de los aparatos modernos no aconseja que el ataque sea completamente de cola, por ser donde, además de encontrarse la mayor protección, presenta el avión adversario

menos blanco. Conviene atacar un poco de costado, o más bien de abajo arriba. Esto en lo que se refiere a la caza o al reconocimiento y asalto enemigo.

Al bombardero, que lleva defensa a retaguardia y algunos además por debajo, no se puede por esto dar normas fijas para el ataque. La mejor manera de hacerlo será entrándole por el sector muerto que presente su armamento, o en su defecto por donde nos presente menos bocas de fuego. También conviene en cada pasada cambiar el ángulo de ataque, o bien acercarse por encima, y a poca distancia picar fuerte para atacarle por debajo. De este modo desconcertaremos a los diversos tiradores que lleve.

El exceso de velocidad en el ataque es perjudicial. Se dispone de menos tiempo para apuntar, a la vez que se hace llegar menor número de impactos al avión enemigo.

Nunca debe dejarse de mirar en todas direcciones, y la pareja se mantendrá unida en todo momento. Insisto sobre ello, porque una de las cosas que presenta más dificultades es mantenerse en pareja durante el combate. Sin embargo, hay que conseguirlo a todo trance por seguridad propia y porque la tranquilidad de no llevar enemigo detrás hace que el tiro sea mucho más preciso.

Tampoco deberá un piloto separarse de sus compañeros empeñado en una persecución que luego podría traerle fatales consecuencias al encontrarse aislado frente a varios enemigos. El compañerismo ha de presidir todas sus resoluciones, porque más vale salvar a un compañero en un apuro que apuntarse una victoria.

Se observará constantemente el tiempo que llevamos volando y la munición que nos queda, ya que la cantidad de ésta y la autonomía son pequeñas en los cazas y es posible que al volver a nuestro aeródromo encontremos enemigos.

Cuando la caza enemiga, después del combate, se retira y hemos permitido el ataque al bombardero enemigo por el res-

to de nuestros cazas sin que éstos sean molestados, ha terminado la misión.

Tiro.—No se puede hablar del combate dejando a un lado el tiro. Esta cuestión es fundamental para el piloto de caza, pues no cabe duda que como se derriba al adversario es tirando. El avión en el combate no es más que el afuste del armamento, y considerando que son contados los segundos que se puede hacer uso de él, de nada sirve que un piloto vuele bien si no sabe tirar.

Que el tirar bien o mal se lleva dentro, puede que sea verdad. Lo que es innegable es que el tirador que tiene condiciones se perfecciona, y el que no las tiene las consigue con un entrenamiento prolongado.

Hay que tener una instrucción rigurosa y continua en este sentido que dé al piloto la preparación necesaria para el combate.

Con conferencias teóricas de tiro, unos pequeños polígonos, de escaso coste y entretenimiento, para el tiro terrestre y ejercicios de tiro fotográfico sobre otros aviones, cuyos resultados se comentarán en las conferencias teóricas, quedaría resuelta la instrucción.

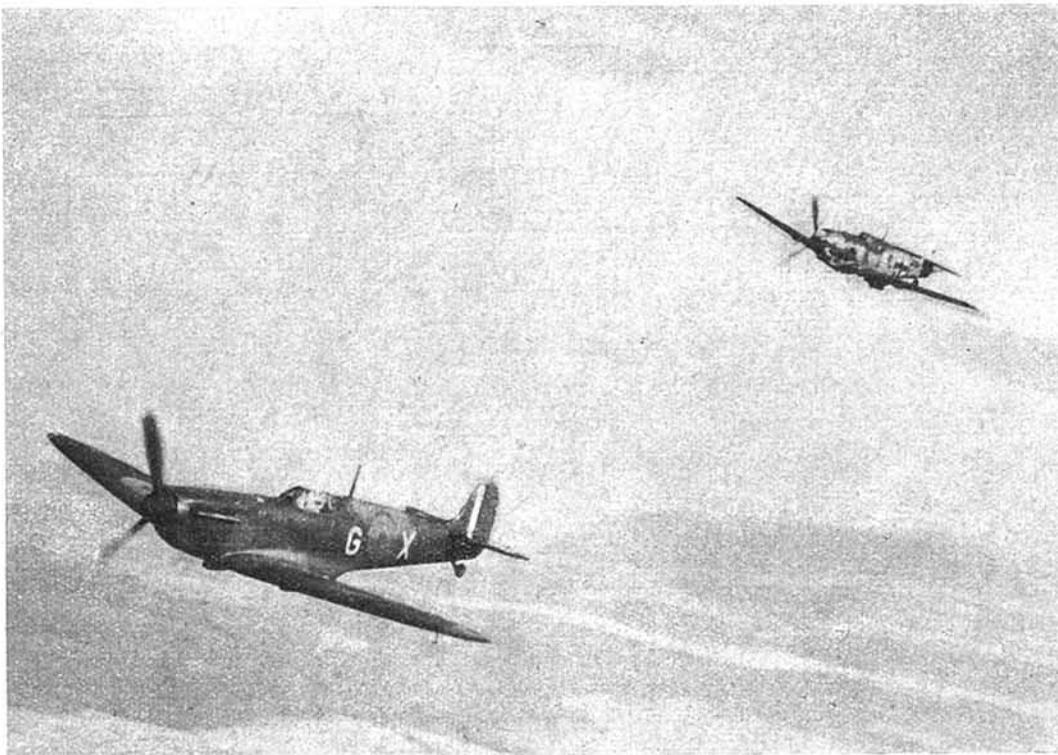
Hoy día los cazas llevan escasos disparos de cañón y de ametralladora. Teniendo en cuenta que las velocidades de tiro de estas armas son de 600 y 750 disparos por minuto, respectivamente, se deduce el cuidado y el verdadero ahorro que hay que tener con la munición. El nerviosismo del combate hace que no se utilice bien y que cuando al piloto le sea más necesaria se encuentre sin ella.

Por esto es necesario una autodisciplina grandísima para, no dejándose llevar de los nervios, tirar cerca y por ráfagas cortas, utilizando bien la poca munición disponible, que se consume mucho antes de lo que uno piensa.

Ya ha ocurrido, al salir de un combate, darse cuenta el piloto que se le había olvidado tirar con el cañón y sólo lo había hecho con las máquinas, privándole esto quizá de apuntarse una victoria. Otras veces, al dar el tirón para salir de la pasada, continuar con el botón que acciona el cañón apretado, con el consiguiente malgasto de la munición. Esto, que tranquilamente parece un poco absurdo, en el combate y con la tensión nerviosa que origina, es frecuente y perfectamente explicable, sobre todo en personal poco entrenado.

Por estas causas toda la instrucción que se haga de tiro es poca, pues el porcentaje de impactos que se obtengan en un polígono sobre un blanco fijo y con absoluta tranquilidad, será siempre mucho mayor que el que se consiga en el combate.

Respecto a la distancia de tiro, debe ser de 300 metros



como máximo para el cañón y de 500 para las ametralladoras. A mayores distancias, sólo para producir efecto moral se debe hacer uso del armamento.

En tipos de aparatos que lleven cañones en los planos y a distancias pequeñas, de 50 a 100 metros, se debe tirar en abanico, moviendo los pies bruscamente para evitar que las trayectorias pasen por los costados del aparato atacado.



Caza "Thypon".

Corrección de tiro.—Apreciar el ángulo de corrección necesario en cada caso, y en el corto tiempo que se dispone para ello, es lo que presenta más dificultad al piloto en el tiro. Vamos por ello a dar unas nociones sobre corrección de tiro y a deducir unas normas prácticas fáciles de aplicar en el combate.

Si un avión vuela en una determinada dirección, y el nuestro vuela en dirección oblicua sobre él, como indica la figura 1.^a, cuando veamos el aparato en nuestro colimador (figura 2.^a), la visual será la del trazo lleno de la figura 1.^a

Para dar al aparato enemigo en un punto A, el ángulo de corrección será α . La longitud AB se llama distancia lineal de corrección, y la distancia en nuestro retículo del punto A del aparato visado al centro será equivalente al ángulo de corrección.

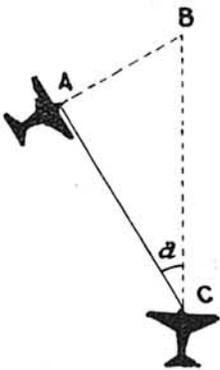


Fig. 1

Suponiendo una distancia cualquiera entre los aparatos, y que cada uno de ellos lleva una velocidad determinada, si esta distancia aumenta al doble, el proyectil necesitará doble tiempo para llegar al blanco, con lo cual la corrección lineal habrá aumentado al doble. En cambio, el ángulo de corrección permanece constante, ya que seguiríamos viendo en el mismo punto del colimador al aparato visado, sólo que reducido a su mitad.

Cuando varíe el ángulo de vuelo entre los aparatos, variará en la misma forma el ángulo de corrección. Si, por ejemplo, disminuye el primero, veríamos la silueta en nuestro retículo, como indica la figura 3.^a De esto se deduce que el ángulo de corrección no varía con la distancia y sí depende del ángulo de vuelo.

Como sería muy difícil calcular en cada situación el ángulo de vuelo, para de él deducir el de corrección, es preferible calcular la corrección lineal en longitudes de fuselaje.

Para tirar con una máquina anti-aérea a un avión, es sabido que tendremos que apuntar delante de él el número de metros necesarios para que lo que tarde el proyectil en llegar al punto de incidencia sea igual al tiempo que tarde el avión en llegar a él. Si este tiro se efectúa desde otro avión, la velocidad del aparato nuestro no influye apenas, porque como la velocidad inicial aumenta en muy poco, la corrección disminuye en 1/10 aproximadamente. Sin embargo, influye, y mucho, la velocidad del avión enemigo y la velocidad inicial del arma que empleemos, siendo estas velocidades inversamente proporcionales a la corrección lineal necesaria.

Para fuselajes de 10 metros y velocidades iniciales de 600 metros del arma que utilizemos (cañón), podemos formar el siguiente cuadro, que nos da correcciones lineales, en fuselaje de aparatos, para las distintas distancias de tiro y velocidades:

VELOCIDADES EN KM/H.

	240	360	480	600
Distancias de tiro. 100 m.	1,15	1,7	2,3	3,5
200 m.	2,40	3,6	4,8	7,5
300 m.	3,75	5,6	7,5	9,5

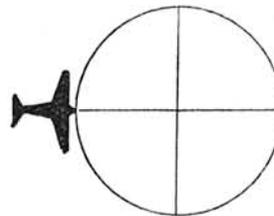


Fig. 2

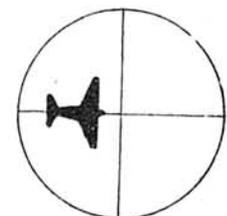
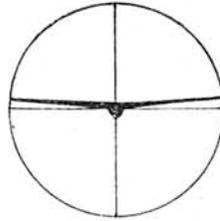


Fig. 3

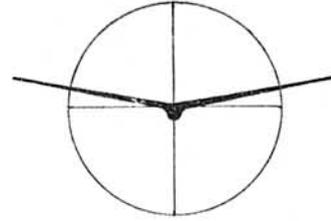
A mayor longitud de fuselajes corresponderá menor corrección. Lo mismo ocurre al aumentar la velocidad inicial, como ya dijimos. Resultando para las mismas condiciones del cuadro anterior, variando sólo la velocidad inicial a 750 metros, que es la de las ametralladoras, este otro cuadro:

VELOCIDADES EN KM/H.

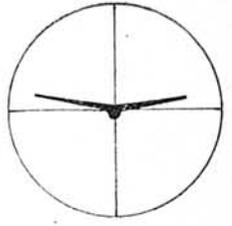
Distancias de tiro.		240	360	480	600
	100 m.	0,9	1,4	2,0	2,5
	200 m.	2,0	2,9	4,0	5,0
	300 m.	2,5	4,5	6,0	7,5



A 100 ms.
Fig. 4



A 50 ms.
Fig. 5.



A 200 ms.
Fig. 6

que, como vemos, nos da correcciones lineales bastante menores.

El colimador también nos ayuda a calcular las distancias, ya que está construido de tal manera que a 100 metros abarca 10 metros del objeto visado. Por esto un avión visto de frente, teniendo 10 metros de envergadura, se verá como indica las figuras 4, 5 y 6:

Es decir, que la silueta será igual, doble o la mitad que el espacio que abarca nuestro colimador a las distancias expresadas.

Para esta apreciación de la distancia influye también el ángulo de vuelo. Resultando para diferentes ángulos de vuelo los diversos tantos por ciento de silueta siguientes:

0°.....	100 por 100
45°.....	70 por 100
60°.....	50 por 100
75°.....	25 por 100

Además de estas reglas prácticas, y como resumen, vamos a dar unos consejos para el tiro:

- 1.º Siempre, en la duda, dar más corrección que menos.
- 2.º No fiarse de las trazadoras y colimar bien.
- 3.º Cuanto más se acerque uno al enemigo, más preciso será el tiro.
- 4.º Tirar por ráfagas cortas y pensar que la munición se va en seguida.

Teniendo en cuenta estas reglas y consejos anteriores, y con la práctica, se conseguirá formar buenos tiradores, que, a la postre, es lo que interesa.

En otra ocasión, y por no extenderme demasiado, hablaremos de otras misiones de la caza, como son las de protección y alarma e intercepción.

