



## No estamos de espaldas a la Aviación táctica

Por ANTONIO RUEDA URETA

Coronel de Aviación.

Un Ejército de reducidos efectivos, apoyado por una Aviación eficiente, y otro de efectivos aplastantes, pero casi sin Aviación. He aquí en síntesis el experimento de Corea. Sólo al final ha aparecido una Aviación enemiga ponderable.

¿Y qué ha enseñado Corea?

Que nada puede ser tomado como doctrina de guerra cuando está desorbitado de los límites o proporciones naturales.

Esa es la clara e indiscutible lección.

Con un espíritu recalcitrante podría decirse todavía, que ha ocurrido allí lo que ha ocurrido porque la Aviación no era suficientemente fuerte, por escasa y poco apropiada a las misiones, y también que faltó toda la infraestructura de buenos y numerosos aeródromos, como asimismo el apoyo de unos buenos servicios de enlace y conducción radar para operar con todo tiempo.

No puede negarse que bastante de esto ha faltado allí. Pero tampoco puede decirse que sea lo mismo enfrentarse a unas hordas medianamente armadas y mal suministradas que a un Ejército moderno.

Siempre aparecen dos puntos de gran vul-

nerabilidad bajo los ataques de la Aviación Estratégica: la Organización industrial y los elementos de transporte y vías de comunicación. Lo demás podría discutirse.

De aquí la importancia de la Aviación Estratégica actuante sobre las fuentes de la Economía de guerra y de la capacidad de resistir, que nuevas grandes guerras corroborarían ser el elemento que demostró la segunda Gran Guerra; no así la de Corea, ya que la verdadera retaguardia, la verdadera fuente de la capacidad de combatir, estaba fuera de la península y más allá de aquellas fronteras que la política militar impuso.

Recordemos el interés de Mac Arthur en actuar más allá de la frontera manchú.

Pero volvamos al propósito inicial de este artículo: las misiones tácticas aéreas.

a) Para resistir en tierra, en toda gran guerra, mientras se trata de ganar la batalla aérea inicial (la supremacía aérea), hace falta un mínimo de *capacidad de resistencia*; de lo contrario, antes de conseguirse aquella supremacía, no existirá el frente terrestre defensivo ni el espacio geográfico que se trataba de defender. Los encargados de conseguir la supremacía aérea—que no

pueden permanecer eternamente en el aire—no tendrían ya aeródromos en donde apoyarse dentro del ámbito nacional.

b) Para resistir en tierra hace falta una determinada cantidad de Infantería, Artillería y Tanques en proporción a la potencia del ataque terrestre que haya que resistir y del frente que haya que cubrir. En este orden de ideas la Infantería, la *fortificación* y el *factor geográfico* han de ser tomados muy en cuenta, con arreglo a los cánones clásicos.

c) En Corea no hubo al principio Aviación enemiga ponderable. No hay que olvidar la existencia segura, en otros casos, de una Aviación Táctica enemiga que atacará a las fuerzas propias. De aquí la necesidad de las defensas pasivas en el frente y de una profusión de artillería antiaérea.

d) La defensa por Aviación ha de hacerse a distancia. (Aviación de interceptación.) Es lógico que para atacar a unas tropas, la Aviación enemiga tiene que llegar a su vertical y allí atacar el suelo. Sin embargo, la verdadera "defensa útil" es la que se hace interceptando lejos el ataque aéreo enemigo, para que penetre lo menos posible, y la defensa indirecta que continuamente hace la Aviación Estratégica secando las fuentes del Poder Aéreo contrario.

Esto no lo ve el combatiente de tierra, y a veces ni siquiera sus Mandos, o al menos lo suelen olvidar bajo los efectos del ataque aéreo enemigo. Los ataques aéreos (filtrados a través de la acción de la Caza de Interceptación) han de ser suficientemente mediatizados por la Artillería antiaérea del propio frente y por sus defensas pasivas.

e) La verdadera máxima del combatiente de tierra, que lógicamente siempre ha de ver más aviones enemigos que amigos, debiera ser: *el avión amigo que veo puede ser que me apoye, pero no me defiende.*

f) Cuando la fuerza propia de tierra tiene que salir de sus posiciones y de sus defensas pasivas para atacar, el caso es ya diferente; no puede hacerlo, o lo hará con mucha dificultad y muchas bajas, sin un poderoso *apoyo táctico aéreo*. Sobre todo si además de no tener el apoyo aéreo propio existiese la acción aérea enemiga; entonces es imposible que puedan hacer nada. De aquí precisamente nace el hecho de que en tierra haya que resistir (al principio) y espe-

rar a que se haya ganado la *batalla aérea*, y a que pueda contarse con el apoyo aéreo propio al máximo posible; como asimismo que el aéreo enemigo se haya reducido al mínimo o se haya hecho imposible. Una cosa, será, pues, el auxilio aéreo puramente defensivo mientras sólo se trate de resistir en tierra en las primeras fases de una gran guerra normal, y otra cosa será cuando ganada la batalla aérea y hecho posible el avance por tierra haya de dárseles el máximo apoyo aéreo táctico ofensivo y defensivo.

g) Otro punto interesante, que no ha podido verse en Corea, es que aunque un frente pueda cumplir con su deber y misión de *resistir* mientras se da la *batalla aérea* y se consigue la supremacía en el aire, si todo el interés del Mando fuese la anulación de la Aviación enemiga en el aire, en tierra, en sus aeródromos y en génesis, en sus fábricas, como asimismo el ataque a las fuentes del combustible, mientras tanto el enemigo podría haberse dedicado a atacar y destruir nuestras poblaciones, nuestras transmisiones y nuestros medios de comunicación y de vida. Podría darse el caso de que aquel frente (por falta de armas, municiones y suministros) no pudiese ya seguir resistiendo, y también podría darse el caso de que el país entero, antes de que se hubiese ganado la batalla aérea y antes de que se hubiera conseguido la supremacía aérea decidiese pedir la paz. Para nada serviría lo ya logrado ni lo que aún faltase por lograr en el aire.

En esto hay un contenido muy claro y muy interesante de lo importantísimo que es defender la verdadera retaguardia vulnerable (fábricas de armamento, parques de suministros, agricultura, ganadería, vías de comunicación, transportes y *poblaciones civiles*), mucho más que defender el frente de combate propiamente dicho, que por ser militar y en armas, y por tener elementos propios de defensa antiaérea debe saber encajar y bastarse a sí mismo en aquella fase inicial de resistir en tierra.

h) Por muchos estrategas, incluso algunos de Aviación, se ha empezado a alterar el orden del interés o preferencia que antes se le concedió a ganar la batalla aérea respecto a la defensiva; poniéndose la defensa y conservación de la economía de guerra y

de la capacidad de resistir, y la defensa de poblaciones, en primer lugar; en segundo lugar, lograr la supremacía aérea mediante el combate aéreo propiamente dicho, y el ataque contra toda la infraestructura de superficie del Poder Aéreo enemigo; es decir, *ganar la batalla aérea*, y en tercer lugar la defensa del frente de combate, que va comprendido en la Organización Defensiva Aérea por interceptación del ataque a distancia, y muy poco o nada con caza de defensa local sobre la vertical del frente (lo cual se hará sólo en determinados casos de fuertes ataques aéreos enemigos).

La caza de defensa local debe reservarse y sumarse al efecto de la Artillería Antiaérea en la defensa de aquellos centros vitales de retaguardia de nuestra economía de guerra, de nuestra capacidad de resistir y de continuar la lucha, que serán, lógicamente, los que con preferencia atacará por aire el enemigo, y no el frente de contacto y de resistencia terrestre, que para él (lo mismo que para nosotros) tendrá una importancia secundaria hasta haber *ganado la supremacía en el aire*.

i) En el caso de un enemigo que por diferencia de doctrina, o por fiar su poder a una desproporción enorme de sus medios terrestres, diese al ataque por tierra la preferencia para apoyarlo con Aviación, debería darse también, como es lógico y forzoso, el máximo apoyo aéreo táctico y la máxima defensa aérea de caza a nuestro frente terrestre de batalla. Y al mismo tiempo atacar por aire, con Aviación Estratégica, la economía de guerra del contrario y las fuentes de su poder armado.

Cierto que nuestro frente de tierra no lo estaría pasando muy bien y que incluso tendría que ceder algo en retirada elástica; pero sería sólo por cierto tiempo, ya que con esa táctica nos estaría el enemigo regalando la victoria a muy corto plazo y no tardaría su Aviación en dejar de atacar a nuestras tropas ni fallarle a su Ejército toda clase de armas y suministros. Para esta táctica elástica hace falta contar con cierto espacio geográfico que permita retraer los frentes sin agotar el espacio vital en cantidad prohibitiva. Una nación de poca extensión geográfica no puede aplicar la táctica de la retirada elástica sin sucumbir.

j) Si se trata de una nación enemiga tan poderosa que puede llevar esa atención aérea en apoyo del frente de batalla terrestre, a la vez que no abandona la defensa aérea de su economía de retaguardia, y además puede presentar combate en el aire para ganar la supremacía, sólo queda por parte de su contrario el atender del mismo modo a las tres misiones a la vez y con el máximo esfuerzo; si esto no es posible no hay nada que hacer; se trata del caso del más débil y el más fuerte. Preferible parece tomar entonces en cuenta cuál sería el máximo daño que se le podría infligir a su capacidad de resistir por medio de ataques aéreos estratégicos que llegasen a frenar incluso su ataque por tierra, y considerar cuánto es lo que podemos ir perdiendo en retiradas elásticas para mejorar el frente y la densidad de la defensa. Sería un caso de empleo de la energía atómica, que iguala cada nación, grande o pequeña, fuerte o débil; es un caso completamente diferente y particular.

Es a modo de una carrera de resistencias y competencias para el uno en el frente de batalla, para el otro en su capacidad de continuar la guerra bajo el ataque a su retaguardia económica. Son tantos los casos a considerar, según la extensión y orografía, según sus fuentes de riqueza, según lo electrificado e industrializado de cada país (lo que aumenta su vulnerabilidad bajo el ataque aéreo), según el tipo de su sistema político de gobierno y según la posibilidad o no de ser suministrado por tierra o mar por otro país, que resulta imposible dar una regla general respecto a cuál de las dos resistencias es preferible atender con prioridad, si a la resistencia del frente o a la de la retaguardia. Como regla general, atacar y anular las fuentes del Poder enemigo en su retaguardia y especialmente del Poder Aéreo.

k) Cuando se habla de Doctrina Aérea, implícitamente se parte de la base de que se posee material aéreo; es decir, que existe una Aviación propiamente dicha, con sus diferentes tipos de Aviación Estratégica y Táctica, de Caza y Bombardeo, etc.

Si no existe una Aviación eficiente por dificultades industriales o porque la pobreza nacional no permite adquirirla, todo lo dicho cae por su base.

Igualmente si se posee cierta parte de

Aviación de Bombardeo Táctico y Caza de Defensa local, y se carece de Aviación Estratégica y de Caza sónica de interceptación, el empleo de la Doctrina Aérea resultará restringido, mediatizado.

Alguien, en Francia, ha dicho: "Para ponerse a discutir cómo debe emplearse una Aviación, lo primero que hace falta es tener una Aviación." "Para decidir si debe emplearse en acción aérea estratégica independiente, o en apoyo del Ejército de Tierra, lo primero es que exista un Ejército de Tierra."

Cuando hablamos de mentalidad aérea no podemos partir de la base de que se trata de un pueblo o país que no tenga ni pueda tener Aviación. Y cuando hablamos de doctrina aérea y del empleo de la Aviación Estratégica y Táctica es porque, lógicamente, las doctrinas, los principios fundamentales y los medios y métodos de empleo son dichos y discutidos sobre la base de que existen tales tipos de aviones y tales medios para poder ser empleados. Si no los hay, o sólo puede existir una parte, claro es que de la doctrina total y de los métodos y medios generales sólo podrá aplicarse la parte que exista en la mejor forma posible.

Pero esto no ocurrirá sólo con lo Aeronáutico, sino que ocurrirá del mismo modo con lo Naval y con lo Terrestre. Inútil será pensar en que existan tres, ni dos Aviones, sino puede existir siquiera una. Inútil será hablar de portaviones ni del empleo doctrinal de una Flota si no existe tal Flota naval o existe tan precaria y falta de ciertos tipos que su acción sólo puede ser limitadísima. Inútil será hablar de la táctica de empleo de las Unidades motorizadas y acorazadas si no existen más que algunos tanques de tipos anticuados casi inútiles.

Sin embargo, las doctrinas y los principios fijos existen, y los métodos de empleo también existen, y varían con los medios y las circunstancias. Hay que conocerlos y hay que saberlos aplicar y emplear, aunque reducidos a lo que se pueda tener. Siempre hay que crear la condición de que los Cuadros de Mando sepan lo que tienen que saber para que puedan llegar a utilizar en un momento dado lo que por naciones más fuertes y ricas pudiera proporcionárseles.

1) Hay una cosa indudable: que una nación que no sea lo suficientemente rica para fabricar ni para comprar una Aviación Estratégica, pero que, por lo menos, está calificada como segunda o tercera potencia, puede y debe tener una Aviación de Caza de interceptación lo más numerosa posible, con aviones de reacción. Esta Aviación de Caza defensiva, y (para segundas potencias) y según los últimos adelantos en hélices sónicas aplicadas a los turborreactores, parece que pudiera ser con aviones turbo-hélices (subsónicos), y una Aviación de bombardeo medio, para empleo táctico y estratégico a no largas distancias; capaces ambas de desarrollar una gama de velocidades desde unos 400 kilómetros hora, con motor reducido a régimen económico, hasta unos 1.100 kilómetros hora a pleno régimen, cosa que será posible lograr con turbo-hélices dotados de hélices sónicas, cuya consecución, muy avanzada ya por las industrias inglesa y americana, no parece que vaya a tardar en lograrse.

Dejamos dicho todo lo anterior para que no crea nadie que soñando con la Aviación Estratégica se olvida la Aviación Táctica para *acciones combinadas*.

Ya sabemos (los españoles) que somos pilotos militares de una nación que no es primera potencia; estamos en el mismo caso que nuestros hermanos los marinos y los militares de tierra. Sabemos que lo que por ahora podríamos tener es una Aviación de Caza defensiva y una Aviación de Bombardeo medio y Caza Bombarderos. A ello debe darse, y se está dando, el máximo interés, como asimismo a nuestras instalaciones de la infraestructura aeronáutica y a la creación de los Cuadros de Mando.

Lo que no debemos ignorar (cualquiera que sea nuestra riqueza) es la Doctrina del Arma Aérea en su máximo y completo desarrollo y aplicación, cuáles son sus principios fundamentales y cuáles los métodos mejores de empleo de todos los tipos de material aéreo, los tengamos o no los tengamos. Y nuestra fantasía no se desbordará, ni se apartará, de la potencia militar y económica de nuestro país y de nuestra situación en el concierto de las naciones.

Cuanto se ha dicho y discutido sobre la importancia de la Aviación y la eficacia de

su empleo es cierto; y Corea no demuestra nada nuevo, puesto que una desproporción de masas de hombres como allí ha existido no podía suplirla de una manera aplastante ni la Aviación, ni la Artillería, ni los Carros, ni ninguna máquina; sólo, quizá, el empleo de los explosivos nucleares sobre los objetivos más vitales enemigos (combatientes, estratégicos y económicos).

Masas tan numerosas como podría en un empujón lanzar el Asia no fueron nunca (al principio) contenidas por los Ejércitos de Occidente; pero siempre se agotaron en su avance. La única experiencia que no se hizo nunca fué poner en juego la Aviación en suficiente cantidad combinada con la energía atómica. A esto, pues, habría que confiar su aniquilamiento si llegase el caso, mientras el Poder terrestre se dedicaba a resistir cediendo. Corea no era un campo en que esto pudiese ensayarse (faltaba espacio y proporción), y por eso aquel desafortunado conflicto no puede considerarse como un ensayo útil para deducir reales enseñanzas aplicables a guerras futuras. Allí ningún arma nueva ha tenido amplio empleo, o lo ha tenido inapropiado y desorbitado por excesiva. "Una guerra al estilo de las de ayer, con un material adecuado a las guerras de mañana", es lo que se ha dicho de Corea. Pero una guerra de mañana, con un estilo, un material y conceptos de ayer, sería más lamentable, y no sería recuperable su fracaso.

Nada podía enseñarnos la guerra de Corea sino abrirnos los ojos al peligro que significan unas masas numerosísimas sacadas de pueblos fanáticos y lanzadas en oleadas salvajes a la muerte, y un Gobierno apuntando al imperialismo anticristiano.

La necesidad de la Aviación Táctica no puede considerarse como una lección de Corea, pues nunca se había dudado de tal cosa. Si acaso una sola enseñanza: "Que los armamentos deben ser apropiados y proporcionados a las misiones y a los ámbitos de empleo."

Apliquemos esa lección a la Aviación Táctica para operaciones combinadas. Creemos que en ese terreno las hélices supersónicas, aplicadas a los turbopropulsores de gran potencia, que permitirán utilizar gamas de velocidades desde los 400 hasta los 1.100 ki-

lómetros/hora, serán de la máxima aplicación táctica (como asimismo en la Aviación embarcada), y quizá la verdadera y más económica solución de este problema de las aviaciones tácticas.

No se ha estado vueltos de espaldas al empleo táctico de la Aviación y a sus tipos de aviones, y si ha parecido así ha sido debido a la situación de crisis que los motores de reacción crearon para ella.

En efecto, lo primordial en un tipo cualquiera de avión es *prevalecer en vuelo*, ya que sin esto no se puede cumplir la misión.

Frente a la aviación de reacción, sólo los tipos *reactores* pueden prevalecer en vuelo, pues su velocidad permitiría al reactor elegir el momento del ataque o evitarlo, y el avión convencional siempre resultaría eliminado.

Pero respecto a aviones *reactores* estamos presenciando las encontradas opiniones de los técnicos, de los Mandos del Aire, de los de Tierra y de los de la Marina.

Seguramente, si se perfecciona el motor turbo-hélice (con hélices sónicas), sería el que traería la verdadera solución para la "Aviación Embarcada" y para "las misiones tácticas", con el consiguiente desarrollo de los tipos apropiados.

Una dificultad técnico-mecánica, pues, y no una falta de interés del mundo aeronáutico es lo que ha hecho que la Aviación Táctica no haya sido desarrollada al mismo ritmo que el bombardeo estratégico y que la caza de interceptación. Pero ese bache creemos que está a punto de ser superado.

Mientras tanto, se sule lo mejor que se puede con los reactores. Pese a sus detractores, a sus defectos e inconvenientes, es la verdad que en Corea han demostrado los reactores que no lo hacen tal mal como algunos querían demostrar; y que frente a los Mig. 15 enemigos son los *reactores* americanos los únicos capaces de prevalecer.

Prevalecer en vuelo es lo fundamental. Lo demás vendrá luego..., pues quien no prevalece mal podrá hacer ninguna otra cosa...

Hoy por hoy este es el argumento contundente en favor de los reactores empleados para fines tácticos, según se ha visto, entre las pocas enseñanzas de Corea.