

Más sobre un Diccionario Militar Aéreo

Por MANUEL MARTINEZ MERINO
Coronel de Aviación.

En el número 121 de esta REVISTA DE AERONAUTICA hablábamos sobre la conveniencia de disponer de un Diccionario Militar Aéreo, y exponíamos, como ejemplo de lo que podría constituir un diccionario de esta clase, algunos términos cuyo índice alfabético era: *Acción de conjunto, Aislamiento del campo de batalla, Arte Militar Aéreo, Base de operaciones aéreas, Conservación de la fuerza, Doctrina de guerra aérea, Dominio del aire, Estrategia, Generalidad de empleo, Interceptación, Libertad de acción, Logística aérea, Movilidad táctica y estratégica, Maniobra, Orgánica aérea, Persistencia en la acción, Poder Aéreo, Reconocimiento aéreo, Sorpresa, Supremacía aérea, Teatro de la guerra, Teatro de operaciones, Voluntad de vencer, Zonas de invasión.*

Una unidad de doctrina tiende a la unidad de opinión para hacer posible la unidad de acción. Ello hace necesaria una misma disciplina del pensamiento y, al mismo

tiempo, una misma terminología. En nuestro deseo de contribuir en alguna forma a establecer esa unidad de expresión, vamos a aumentar hoy aquella lista de vocablos militares con unos cuantos surgidos en lecturas y conversaciones, animados para hacerlo por los comentarios de algunos lectores del citado artículo a quienes pareció buena la idea, siendo algunas de las palabras que intentaremos definir propuestas por ciertos lectores y compañeros.

Una vez más queremos advertir que en ningún caso pretenderemos haber dado con las definiciones exactas y tan claras como sería necesario. Por el contrario, nuestra intención es solamente ayudar a que alguien más capacitado pueda completar y perfeccionar la idea.

Nos ocuparemos hoy de los términos siguientes:

Arte de la Guerra.—Se llama arte de la

guerra el arte de llevar una fuerza armada al combate. Es el conjunto de reglas que conciernen al mando y gobierno o dirección de las operaciones de un Ejército en campaña.

Arte Militar.—La definición anterior supone que el que ha de dirigir la guerra dispone de un instrumento—el Ejército—para realizarla. Pero la misión del militar ha de ser también crear ese instrumento. Se llama Arte Militar al conjunto de principios con arreglo a los cuales se crea, ordena e instruye el Ejército, y reglas para el empleo en la guerra de los hombres, armas y medios que lo constituyen.

Dentro de este arte, y como una parte de él reservada exclusivamente al General en Jefe, queda comprendido el Arte de la Guerra. Repitiendo una frase del General Almirante, diremos que el Arte de la Guerra es al Arte Militar lo que el desenlace a la previsión.

Aviación Táctica.—Denominación impropia que se da, generalmente, a las Fuerzas Aéreas que se emplean en las misiones de cooperación con las Fuerzas de superficie.

Con los Ejércitos de Tierra o Mar colabora el del Aire realmente en dos formas: Una que llamaremos indirecta o lejana, y otra directa o inmediata. Corresponden estos conceptos a lo que ha dado en llamarse en la última guerra, con poca propiedad, pero con evidente claridad, Aviación estratégica y Aviación táctica.

Sin duda, la sencillez de expresión ha hecho que prosperen ambas denominaciones, habiendo tomado carta de naturaleza en todas las Aviações del mundo, para sustituir a los términos de *Armada Aérea* o *Aviación de gran radio de acción* y *Aviación de cooperación directa*, que serían más correctos.

Bombardeo estratégico.—Se llaman bombardeos estratégicos aquellos que se realizan para conseguir destrucciones en objetivos de importancia estratégica, fijados por el Alto Mando. Estos objetivos deben conducir a destruir fulminante o progresivamente el potencial militar, industrial y económico del enemigo, a fin de anular o debilitar decisivamente su capacidad bélica.

Generalmente se llevarán a cabo por apa-

rales de gran radio de acción, por ser casi siempre muy en el interior del territorio enemigo las misiones a realizar; pero la distancia mayor o menor no ha de ser solamente lo que califique como estratégicos a estos ataques.

Sobre los efectos del bombardeo estratégico hay una conclusión, extraída de la última guerra, que hay que suponer válida también para la próxima: el efecto moral, aun siendo muy grande, es menor que el material, contra todo lo que se suponía. Ello da una excepcional importancia a la selección de los objetivos y a los bombardeos de precisión, y esa será una de las dificultades de la estrategia a emplear en el futuro: buscar el verdadero talón de Aquiles del enemigo.

Los bombardeos de grandes zonas, buscando solamente efectos morales, han de darse por desaparecidos.

Cabeza de desembarco aéreo.—Extensión reducida de territorio enemigo ocupada por la vanguardia de unas tropas de desembarco aéreo.

Las fuerzas primeras que ocupen una cabeza de desembarco aéreo serán, generalmente, paracaidistas o transportadas en pequeños planeadores, y su principal cometido ha de ser hacer posible el desembarco del grueso de las tropas aerotransportadas, preparando el terreno donde han de tomar tierra con los aviones de transporte y grandes planeadores.

Mientras los grandes aviones tengan la servidumbre del terreno llano para su descenso, será indispensable que las vanguardias de las Unidades aerotransportadas sean siempre tropas de Aviación (cazadores paracaidistas) especialmente instruídas en ese género de combate y en la elección y preparación de campos de aterrizaje.

Cazabombardeo.—Modalidad de actuación surgida en la última guerra, consistente en realizar bombardeos ligeros empleando aviones de caza.

Realmente no se limita su actuación al bombardeo solamente, sino que ha asumido todas las modalidades del ataque al suelo en las misiones de acompañamiento a las tropas de tierra: ataque rasante, ametralla-

miento, acción contracarros y asalto en general.

Después de algunos ensayos con tipos de aviones diseñados especialmente con esos fines, en todos los países se ha llegado a la conclusión de que el aparato que reúne mejores condiciones, por su velocidad y manejabilidad, es el caza monomotor, equipado para vuelo a baja cota y dotado de blindaje y armamento especial, en el que se incluyen bombas de pequeños calibres y proyectiles-cohete. Ha nacido así el cazabombardero con sus múltiples aplicaciones.

Los cazas que se utilizan son, casi siempre, aquellos que han quedado ya algo anticuados, pero sin haber perdido totalmente sus posibilidades de combate, para poder supervivir sin necesidad de ser protegidos por la caza en el caso de ser atacados por el enemigo.

Sus armas automáticas, de las que están dotados en gran número, las constituyen ametralladoras contra personal y cañones contra carros, de 20 y hasta de 40 mm. Por la precisión y potencia de su tiro, estas unidades forman la verdadera Aviación de apoyo en los avances, y es elemento indispensable en el combate moderno actuando en íntima compenetración con las fuerzas de choque.

El lanzamiento de proyectiles-cohete se ha generalizado en estos aviones por resultar un arma de gran rendimiento.

El cazabombardero es el arma más apropiada para la destrucción de aviones en tierra.

Contradesembarco aéreo.—Conjunto de medios de vigilancia, organización de alarma y fuerzas que, en primer lugar, han de oponerse a un desembarco de fuerzas aerotransportadas.

Si bien en una operación de contradesembarco concurrirán siempre gran número de unidades de todas clases, cuyo volumen total dependerá de la categoría de las fuerzas desembarcadas, el nombre de dispositivos y unidades de *contradesembarco aéreo* se aplica, generalmente, a aquellos medios que de modo permanente están dedicados a este cometido.

La posibilidad de que estos desembarcos

puedan producirse en cualquier punto del país hace que la organización del contradesembarco aéreo adquiera gran importancia, y plantee serios problemas, no pudiéndose ya confiar en la cobertura encomendada a la defensa de fronteras y costas. El sistema de seguridad no será nunca completo si a aquella cobertura lineal no se agrega esta cobertura de superficie.

La vigilancia y alarma del contradesembarco ha de estar íntimamente ligada a la red de la defensa aérea.

Cooperación.—Se llama Aviación de cooperación a aquella parte del Ejército del Aire que en las operaciones combinadas con las fuerzas de superficie colabora directamente con el Ejército de Tierra o con la Marina.

Tiene a su cargo el apoyo aéreo indispensable en todas las operaciones de tierra y mar, y todas las misiones tácticas a que ésta da lugar.

Al hablar de *Aviación táctica* ya dijimos que era sinónimo de Aviación de cooperación.

Economía de fuerzas.—Principio militar por el cual ha de ponderarse exactamente la proporción entre las fuerzas que han de realizar las distintas misiones, asignando el máximo de ellas al fin principal.

En el Ejército del Aire, donde el material es de rápido desgaste y, por mucho que de él se tenga, siempre será poco con relación a las misiones que se desea realizar, ha de ser muy rigurosa la aplicación de este principio. Al hacerlo se tropezará con serias dificultades y aun oposiciones, que es preciso vencer.

La tendencia a dispersar, más de lo estrictamente indispensable, los medios disponibles, es mortal para el Poder Aéreo.

Envolvimiento vertical.—Suele darse ese nombre a la nueva maniobra introducida en la táctica y en la estrategia por la aparición de las tropas paracaidistas y aerotransportadas, que permiten situar una fuerza poderosa a retaguardia de las líneas enemigas.

Hasta hoy las maniobras quedaban reducidas a las clásicas de ataque *frontal* o de *ruptura*, al *desbordamiento* de alas y al *envolvimiento*, con las variantes a que da lu-

gar la combinación de ellas. En lo sucesivo, el poder disponer de ese ataque directo a la retaguardia, con las variantes a que se presta su combinación con las otras maniobras, amplía considerablemente las posibilidades del ataque.

Si bien se ha extendido mucho la denominación de *envolvimiento vertical*, acaso porque la finalidad del envolvimiento es cortar las comunicaciones y esta maniobra puede cortarlas directamente, debe hacerse notar que el nombre, en rigor, no es exactamente apropiado, ya que envolvimiento sólo podrá existir cuando la maniobra aérea esté combinada con otras de cerco por tierra, pero nunca aisladamente. Las fuerzas aerotransportadas pueden *completar el envolvimiento verticalmente*, pero no realizarlo ellas.

Evasiva.—Acción evasiva o láctica evasiva se llama al conjunto de maniobras o recursos empleados por un avión o formación de aviones para sustraerse a los efectos de la defensa antiaérea adversaria, sin combatir ni ser defendidos por la caza propia.

La velocidad, las grandes alturas, las formaciones apropiadas, la maniobra entre nubes, ruta a rumbos variables, bombardeo en una sola pasada y la mimetización son los medios más empleados hasta ahora.

Para perturbar la radiolocalización se utiliza el procedimiento de lanzar desde el avión tiras finas de metal o papel metalizado, que producen ecos que hacen confusa la recepción en el "radar". A esto habrá que agregar emisiones propias que neutralicen no sólo la localización, sino también la autodirección de las baterías antiaéreas, proyectiles radiodirigidos, espoletas de proximidad, etcétera.

Ante las dificultades, cada vez mayores, para disponer de caza de acompañamiento a los aviones de gran radio de acción, actualmente sigue siendo materia de discusión si la defensa del gran bombardero ha de encomendarse a esa caza o confiarse solamente a su acción evasiva, dando lugar a dos doctrinas opuestas.

Flexibilidad o universalidad de empleo.—Aptitud que poseen las fuerzas aéreas para actuar contra cualquier objetivo que esté dentro de su radio de acción, sea cualquiera su naturaleza y emplazamiento.

Es una de las características esenciales del Ejército del Aire y la que hace posible siempre su intervención, independientemente de que la batalla se entable en tierra, en el mar o en el aire.

No debe confundirse esta característica con la *generalidad de empleo*.

Guerra de posesión o de eliminación.—Conceptos distintos, introducidos por Seversonky en la clasificación de la guerra para determinar el grado de intervención que debe tener el Ejército del Aire con relación a los de Tierra y Mar.

Según este notable tratadista, antes de empezar a hacer la guerra deberá preguntarse si aspira el atacante a la *posesión* del territorio enemigo o a su *eliminación* como factor económico y político. La conducta se fijará según que el objetivo sea destruir al enemigo o apresarlos.

Cuando se dominan los cielos de una nación, todo lo que hay debajo está a merced de las armas aéreas. No hay ninguna razón para que la tarea de aniquilamiento sea de la Infantería, ya que puede llevarse a cabo más fácilmente desde el aire. Sólo cuando el dueño de los cielos desee conservar en su poder la propiedad y la mano de obra del país enemigo tendrá que recurrir al empleo de los ejércitos que avancen por tierra, mar y aire.

Esto, que hace unos cuantos años podía parecer algo utópico, después de la posibilidad de lanzar unos millares de bombas atómicas es de una realidad innegable.

Hostigamiento.—Son ataques de hostigamiento aquellos que buscan, más que los efectos materiales del bombardeo o de las armas que se empleen, el privar al enemigo de toda oportunidad de descanso o reposo, manteniéndole en constante inquietud.

Para conseguir su finalidad, la primera condición que han de cumplir estos ataques ha de ser su continuidad, no debiendo interrumpirse ni de día ni de noche, con lo que podrá llegarse a la fatiga del personal y desorganización de los servicios.

El cazabombardero con armas automáticas o proyectiles-cohete será el medio más eficaz y económico para estas misiones.

Interdicción.—Se entiende por acciones de interdicción las que tienen por objeto la desarticulación del sistema de comunicaciones del enemigo con el fin de anular o reducir su capacidad de movimientos.

El aislamiento del campo de batalla no es más que el resultado de una acumulación de los efectos de operaciones aéreas de interdicción, pero no deben confundirse o tomarse como sinónimos ambos. La interdicción puede tener algunas veces como finalidad el aislamiento de una zona determinada, pero otras veces buscará resultados muy diferentes.

El aislamiento del campo de batalla será siempre misión de la Aviación táctica. Las grandes operaciones de interdicción lo serán de la Aviación estratégica.

Plan de guerra.—Todo país tiene que tener prevista una política de guerra, o como consecuencia posible de la política exterior: los países imperialistas, por su afán de dominio o expansión; los pacíficos, por defensa propia.

Esa política de guerra, con tendencia ofensiva o defensiva, ha de marcar unas metas o aspiraciones. Determinar cuáles han de ser, buscar las alianzas necesarias, ver hasta dónde puede alcanzar la capacidad de los recursos del país, convencer a la opinión pública de la conveniencia de los fines elegidos, etc., es labor de dicha política: el conjunto de medios o previsiones para lograr los fines propuestos, señalando los lugares donde la acción habría de desarrollarse, constituye el *plan de guerra*.

Plan de operaciones.—La realización del plan de guerra corresponde a los Estados Mayores, que lo traducen en el *plan de operaciones*, con el cual el conductor de la guerra o General en Jefe tratará de conseguir los objetivos que le han señalado, obteniendo el mayor rendimiento posible de los medios de lucha de que el país disponga.

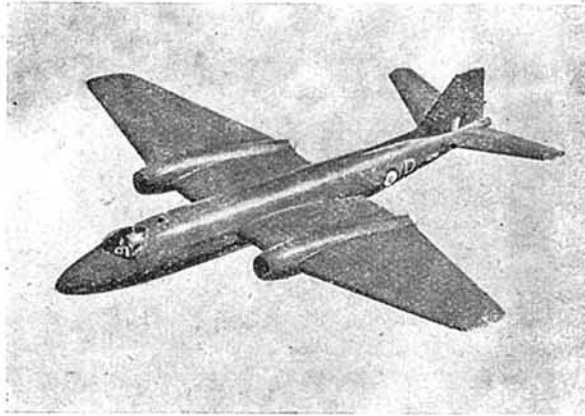
El plan de guerra corresponde a la dirección política, con los asesoramientos militares que estime precisos; el plan de operaciones, solamente al Mando militar, técnicamente responsable de su resultado.

Puntos fuertes.—Se denominan puntos fuertes en un conjunto de posiciones aquellos cuya posesión o empleo aseguran una ventaja táctica notable, generalmente porque se presten a la realización de fuegos potentes.

Pueden ser naturales, o bien, preparados por la ejecución de obras de fortificación.

Puntos débiles.—Como idea correlativa de la anterior aparece el concepto de punto débil, que es, dentro de un dispositivo, el que

representa una menor posibilidad de resistencia o que se presta mal a la acción de buenos fuegos. Ello puede ser motivado por una configuración del terreno poco apta, por un defecto del despliegue o por disponer de medios insuficientes en el lugar.



Puntos sensibles.—Son aquellos que por su gran importancia militar, industrial, demográfica o política, cualquier acción realizada sobre ellos trae consigo grandes perjuicios o perturbaciones de consideración.

Serán los preferidos para el ataque de bombardeo, y por ello, los que con mayor atención han de ser protegidos por la defensa aérea, llegándose incluso a la asignación de unidades de caza de *defensa de puntos sensibles*, cuya diferencia con el resto de la caza es precisamente el tener como única misión la defensa del punto al cual han sido destinadas.

La capital del Estado, bases navales, astilleros, fábricas de material aeronáutico, etcétera, serán siempre puntos sensibles.

Saturación aérea del territorio.—Llamamos así al límite de la capacidad que un país o zona de terreno tiene para poder estacionar en él unidades aéreas, sirviéndoles de base de operaciones.

Es concepto muy interesante a la hora de fijar un despliegue estratégico de las fuerzas aéreas, pues habrá muchas zonas donde, siendo conveniente el establecimiento de grandes bases, lo reducido o lo accidentado del terreno no lo permita.

El radio de acción de los aviones y su número marcarán un programa de necesidades de campos. La cantidad cada vez creciente de aparatos, tanto pesados como ligeros, que constituyen un fuerte poder aéreo, y sus necesidades logísticas, cada día más voluminosas, pueden llegar a hacer que el término *saturación* se refiera no sólo a una región, sino también a una nación entera.

En algún país, en la última guerra, no se estuvo muy lejos de esa saturación.

Servidumbres.—Son aquellas necesidades, características negativas y aspectos de subordinación a otros factores, que condicionan o restringen el rápido o fácil empleo de las fuerzas.

Han sido siempre de tres clases las principales *servidumbres* que han podido limitar el empleo de la Aviación: técnicas, atmosféricas y geográficas o topográficas.

Las primeras están impuestas por la limitación de los radios de acción y del tiempo de vuelo útil de cada aparato; la insuficiencia de blindaje, que hace muy vulnerable al avión; la necesidad de un delicado entretenimiento que no permite un empleo ilimitado del material, debiendo contarse siempre con que parte de él ha de estar en reposo; la de recargar de combustible, bombas y municiones, y la necesidad de descanso de las tripulaciones. Generalmente no

debe contarse con que una unidad aérea pueda hacer más de dos servicios diarios.

Las *servidumbres* atmosféricas, por fenómenos meteorológicos, han disminuído notablemente, siendo cada vez menores las limitaciones que pueden oponer al vuelo. Aún pueden considerarse hoy como agentes peligrosos la niebla, en la toma de tierra, y el englamamiento.

Respecto a la *servidumbre* topográfica, se deriva de la necesidad de tener el aeroplano su estacionamiento en tierra y depender su actuación de que el terreno permita la construcción de aeródromos en los lugares convenientes. Es la única que, lejos de disminuir, aumenta con el progreso de la Aviación, siendo cada día mayor la necesidad de campos amplios y pistas firmes.

Situación.—Es el conjunto de factores y circunstancias que determinan la capacidad de una Unidad para cumplir una misión determinada en un momento dado.

Cualquier maniobra tiende siempre a colocar las fuerzas propias en la situación más favorable y llevar al enemigo a una situación desfavorable.

Los factores determinantes de la situación para una fuerza aérea pueden ser: los medios propios, el tiempo disponible, el terreno, las circunstancias atmosféricas y la fuerza, posibilidades y actitud del enemigo.

* * *

Lo limitado del espacio no nos permite continuar con otra serie de términos que podrían añadirse a esta relación.

