

EL EMPLEO DE LA AVIACIÓN

Características y misiones

Por *LUIS MANZANEQUE FELTRER*

Comandante de Aviación

EN artículos anteriores hemos indicado el carácter que había de reunir el instrumento militar de las naciones para que fuera útil, según fueran o no primeras potencias militares; cualidad primordial que habría de servir de distinción entre ellas para diferenciar las características de sus fuerzas militares, y en consonancia con ellas, las tesis a sustentar ante el desarme, si éstas habían de ser adecuadas a las necesidades de su problema militar. En uno de ellos tratamos concretamente de nuestra defensa, y exponíamos las bases que, así inspiradas, debían constituir la base de nuestra política militar.

España no ha de pensar en agresiones; cuerdamente esa es la idea predominante de gobierno en los últimos siglos; el *empeño* ha quedado reducido al mantenimiento de nuestra neutralidad—si hubiera caso—, y la *ordenación* de nuestro armamento había de estar encaminada a procurar darle la mayor eficiencia posible para conseguirlo.

Pensando en la eficacia de nuestros medios de defensa, hemos insistido repetidamente en la necesidad de contraatacar y no limitarse a una defensa pasiva, y hemos señalado el valor preferente de aquellos armamentos que por su libertad de acción pueden, sin vencer, reaccionar sobre el enemigo en acciones de represalia capaces de intimidarle y hacerle desistir de sus propósitos de agresión, condición que reúnen en forma sobresaliente la Aviación de gran bombardeo y el sumergible, únicos medios suficientemente poderosos para asegurar dignamente nuestra integridad como nación.

Basados en esa doctrina, vamos a intentar establecer, según hoy se conciben, los fundamentos del empleo de la Aviación. Arma nueva, carece de una doctrina acerca de su empleo que tenga la consistencia que tiene en las otras Armas. El continuo progreso de la técnica hace que las posibilidades aumenten sin cesar y se transformen sus

características motivando agrupaciones nuevas de las misiones asignadas a los diferentes tipos que la integran, que obliga a una revisión de los conceptos determinados en los reglamentos, respecto a su organización, distribución y empleo. En Arma alguna es tan exacto como en Aviación el principio de que la táctica se renueva cada diez años. La tradición existente en las otras Armas hace que los cambios que experimenta en ella la doctrina sea apenas perceptible en los lapsos de tiempo que transcurre entre dos campañas, a diferencia de la Aviación, que nacida en la guerra pasada, cuando su técnica era sólo embrionaria, evoluciona tan rápidamente, que los principios que para su empleo establecen, quedan anticuados apenas aparecidos en los reglamentos.

Pero para definir con acierto las misiones que ha de desempeñar en la guerra, conviene antes hacer que resalten sus características generales como Arma. Estas características se derivan, tanto del elemento que constituye aquélla, el avión, como del medio en que éste se mueve, el aire.

La velocidad del avión, incomparable con la de todos los artefactos de guerra hasta ahora conocidos, y la continuidad, en sus tres dimensiones, del aire que cubre tierras y mares, proporcionan al Arma Aérea, en primer término, su *universalidad de empleo*, que le permite haga sentir su acción en breve tiempo sobre extensiones inaccesibles para las fuerzas de superficie, contra toda clase de objetivos, sin distinguir si son aéreos, navales o terrestres. Poder operar en Canarias, y a las pocas horas estar dispuesta para hacerlo en Europa, es una posibilidad insospechada completamente hasta ahora, y que se traduce en un rendimiento tan alto, que representa una real economía de medios muy digna de tenerse en cuenta.

En segundo lugar, goza de una *libertad de acción*, como consecuencia de la imposibilidad de interceptar sus movimientos, por realizarse éstos a tan grandes velocidades y en las tres dimensiones del espacio, que le asegura la posibilidad de realizar sus operaciones de guerra sin necesidad de vencer a los enemigos, circunstancia valiosísima cuando se tiene inferioridad de fuerzas.

Estas dos características le permiten desde el primer momento, probablemente con anterioridad a la declaración de guerra, realizar una *acción directa* sobre la población y economía del país enemigo, tan sumamente grave, que por su intensidad podría producirle un «colapso mortal».

A la Aviación, en cambio, le falta *capacidad de ocupar y continuidad de acción*. La primera hace que no pueda recoger los frutos de la victoria, para lo que es indispensable la posesión material del terreno, base necesaria para realizar una acción de dominio sobre la población enemiga.

La segunda, consecuencia de su relativamente escasa autonomía, exigiría unos efectivos tan fantásticos si se intentara conseguir sobre un objetivo local, que proporcionaría un rendimiento muy mediano a las fuerzas destinadas a ello. Sólo las fuerzas de superficie pueden suplir estas deficiencias y proporcionar la seguridad indispensable frente a las fuerzas de mar y tierra enemigas, y respecto a las aéreas, se necesita un amplio y eficaz servicio de información que cuente con una extensa red de acecho y rápidamente reciba y transmita al mando y a las unidades, informes sobre la situación de las fuerzas enemigas.

La enumeración que hemos hecho de las cualidades que posee y la de aquellas de que carece el Arma Aérea hace comprender fácilmente su aptitud extraordinaria para la *ofensiva* y el valor nulo que tiene para la *defensiva* por carecer de medios indispensables para multiplicar la potencia del fuego propio y el tiempo en que a él está sometido el adversario.

Toda nación cuyo poder aéreo sea inferior al de su enemigo se encuentra inicialmente en una actitud política defensiva. Ahora bien: como la Aviación no se puede emplear tácticamente a la defensiva, aun hallándose políticamente en esa situación, reacciona sobre el enemigo con la caza en ofensiva táctica y con la Armada Aérea en ofensiva estratégica.

El fin de la guerra aérea, por analogía con el de la guerra naval, sería el dominio del aire; pero hay que tener en cuenta que, por consecuencia de esa libertad de acción que antes hemos dicho que poseen las fuerzas del aire, y la doble facilidad de destrucción con el uso del material y de su reposición, que hace que el desgaste y la sustitución se iguale para los dos beligerantes, la posibilidad de conseguir el dominio del aire no será tan grande como la de conseguir el dominio del mar.

En el mar, con el bloqueo de la escuadra inferior por la más poderosa, o la destrucción de aquélla si afronta el combate, se consigue prácticamente el dominio. En el aire, siendo imposible el bloqueo, haría falta conseguir, no sólo la destrucción de las fuerzas aéreas enemigas, sino la de todas sus instalaciones terrestres, aerodromos, parques y fábricas; lo cual, aunque no fuera en absoluto, sino en aquella proporción que *impidiera al enemigo realizar acción alguna de apreciable entidad*, como dice Douhet, fácilmente se comprenden las dificultades que podría revestir.

Pero esta dificultad no disminuye el valor que tendría en la guerra la acción de una Armada aérea, teniendo en cuenta la importancia que podría tener su acción directa sobre la población y economía enemigas, acción destructora para la cual no es necesario poseer el dominio del aire, y cuya transcendencia para los resultados de la lucha y sobre todo para lograr su fin, sería mucho más decisiva.

Tan es así, que la esperanza puesta en esta arma en aquellos países que por su escasa potencia económica no pueden pensar en vencer e imponer su voluntad al enemigo, radica en el precio que los daños que podría producir pondrían a la victoria del agresor, precio tan ruinoso, que seguramente refrenaría las demasías de conquista, de dominio o de agresión de las grandes potencias militares.

La aeronáutica ha de dedicarse con igual empeño a combatir en el aire y a atacar a la superficie, de cuya acción, como decimos, se han de deducir los resultados más decisivos; ahora bien: siendo este último el fin principal de su acción, el elemento primordial para conseguirlo ha de ser la fuerza que tenga para oponerse en el aire a las unidades enemigas que traten de detenerla.

De todo lo expuesto, fácilmente se deduce cuáles son las misiones de la Aeronáutica.

La primera y principal es la acción ofensiva sobre el país enemigo con arreglo a un plan de destrucciones de sus objetivos políticos y militares, centros de población e industriales, fuerzas y bases aéreas, navales y militares, para que aborten en su origen los propósitos agresores del enemigo intimidándole con los daños producidos en su población y elementos de su economía, si el acierto coronara la empresa, o para dificultar la movilización y concentración de sus medios de guerra, debilitándolos o destruyéndolos antes de entrar en acción.

Precaver y en lo posible disminuir la acción de las fuerzas aéreas similares enemigas sobre el territorio nacional, oponiéndose a ella, con todos los medios que se puedan reunir, activos y pasivos, en el aire y sobre la superficie.

Misiones de cooperación con las fuerzas de superficie para aumentar los efectos y el alcance de su acción con

bombardeos en las zonas de acción y de retaguardia del ejército enemigo, y de información de su situación y efectivos, aprovechando la posibilidad de volar sobre ellos anulando la desenfilada.

Esta preferencia doctrinal de misiones que marcamos en el orden de enumeración, no supone que se traduzca a la realidad de nuestra organización, que cuenta ya con unidades de cooperación y parte de las de caza y carece en absoluto de las de Armada Aérea, siendo natural sostener y completar la eficiencia de las unidades existentes sin esperar a que estuviesen construidas las que faltan.

Estas tres misiones hacen que las fuerzas aéreas se clasifiquen en tres núcleos: Armada Aérea, Defensa Aérea y Aviación de Cooperación.

La A. A. la constituyen gruesas unidades destinadas a realizar por la fuerza sus misiones, cuyas características principales son el techo y la capacidad; el primero para poder realizar sus misiones fuera del alcance eficaz de la artillería antiaérea, la segunda para poder tener el radio de acción necesario para penetrar profundamente sobre el interior del país enemigo, transportando una carga de bombas suficiente para producir daños de consideración sobre los objetivos marcados y con el armamento necesario para poder batir eficazmente a los aéreos enemigos que intenten oponerse al cumplimiento de su misión. Para reforzar la cuantía y alcance del armamento ha de contar también con unidades de exploración y acompañamiento, análogos a las fuerzas sutiles de la Marina.

La defensa aérea, constituida principalmente por unidades de caza con armamento capaz en número y calibre para atacar con probabilidades de éxito a las formaciones de los grandes aviones enemigos, complementados con unidades dotadas de armas de repetición y auxiliadas, cuando los objetivos que defienden están próximos al litoral, por unidades habituadas a realizar la exploración sobre el mar, para prevenir a la caza y bombardear a los buques de donde partan o que sirvan de apoyo a los aéreos enemigos, ampliando la reacción ofensiva de las fuerzas encargadas de la defensa (1).

Las unidades de defensa aérea (D. A.) y las de defensa contra aeronaves (D. C. A.), con los medios auxiliares y de información necesarios: red de acecho y de transmisiones que enlazan el conjunto, así como aquellos medios pasivos de protección que entorpecen o reducen los efec-

tos de los bombardeos que no se hayan podido impedir: redes de globos; sistemas de aviso y ocultación de luces; medios de protección colectivos e individuales (abrigos a prueba y con ventilación para el personal, caretas y trajes); parques de desinfección y contra incendios; enmascaramiento y simulación de objetivos; disposiciones a tomar en las nuevas construcciones; diseminación de elementos, etc., todo lo cual constituye la Antiaeronáutica.

Por último, la Aviación de cooperación, cuyas misiones de información y bombardeo han de realizarse sobre zonas de escasa profundidad pero provistas de fuertes concentraciones de antiaeronáutica enemiga, necesitarán primordialmente grandes velocidades que en ocasiones les permitan realizar por sorpresa sus misiones, y en todo caso características que les permitan sostener o rehuir el combate contra las fuerzas aéreas enemigas. Hay que procurar anular a la caza enemiga, obligándole a un aumento de velocidad que necesitase tal aumento de potencia y peso que se redujera sensiblemente su manejabilidad, característica tan esencial como la velocidad en la táctica de esa clase de aviación. Los aviones de observación actuales, todos estamos convencidos de que no podrán realizar su misión si son atacados; hay que pensar en dos tipos que tengan la mayor velocidad posible los dos, uno más pequeño y más ágil para aquellas misiones de carácter técnico del campo de batalla, otro de mayor capacidad para aquellas misiones de carácter estratégico que se hayan de realizar en la zona de acción de los Ejércitos.

Esta agrupación de las fuerzas aéreas no es la clásica, es consecuencia de la concepción douhetiana de la guerra aérea que en Italia empiezan a desarrollar, en oposición con la antigualla de Caza, Reconocimiento y Bombardeo (diurno y nocturno).

No puede tratarse de nombres y conceptos con menor significación militar. La palabra caza tiene marcado sabor deportista, pero es poco guerrera. Y la clasificación de las unidades de bombardeo en diurno y nocturno proviene de una accidentalidad de empleo impuesta en tiempos pasados — arcaicos en Aviación — por la deficiencia de características de los aviones de entonces, inadecuados para llevar armamento y transportar bombas, «la gabarra indefensa» que decía el coronel Lockwood-March.

En el Ejército y la Marina no se hace así; las armas o los buques se clasifican según su potencia de fuegos y su movilidad (velocidad y radio de acción) y ese mismo debe ser el módulo para la clasificación en las fuerzas aéreas.

Estas variadas misiones requieren aptitudes diversas del material que se emplee, que hay interés en agrupar para reducir en lo posible el número de tipos y disminuir la heterogeneidad, lo cual será objeto del próximo artículo.

(1) Estas acciones, tratándose de una nación de extenso litoral, no será una novedad que sucedan en una guerra futura; en uno de los años de la guerra, en el mes de diciembre, siete hidroaviones ingleses partiendo de los cruceros *Arethusa* y *Undaunted*, en las proximidades de la isla de Heligoland, lograron volar sobre Cuxhaven y lanzaron algunas bombas sobre los buques de gran tonelaje allí anclados. A pesar del escaso resultado obtenido, se consideró el raid como un verdadero éxito a causa de las condiciones de su base y de la gran cantidad de elementos que los alemanes pusieron en juego contra el mismo. Es seguro que si España estuviera en guerra contra una potencia que tuviera el dominio del mar, Riotinto, Sagunto, Bilbao, Reinos y la cuenca minera de Asturias, cuyas proximidades al mar son tan grandes, serían objeto de ataques semejantes.