

La maniobra aérea

Por MANUEL GONZALEZ DE ALEDO

Comandante de Aviación.

No son, ciertamente, las mismas misiones, ni en modo alguno podían serlo, aquellas que fueron concebidas para los nacientes servicios de Aviación allá por la guerra de 1914-18, que las que en la actualidad se le asignan a los complicados Ejércitos del Aire o Fuerzas Aéreas, que constituyen en la actualidad los auténticos esqueletos de las Defensas Nacionales. Estas misiones de ahora han ganado en extensión, envergadura y complejidad. Han variado, tanto en el fondo cuanto en la forma. Concretamente nos referimos a esta última, y muy particularmente a lo que, según nuestro modo de ver, ha dado a las Fuerzas Aéreas el gran espaldarazo de auténtico Ejército: *la maniobra aérea*.

Hasta hace poco las actuaciones aéreas estaban caracterizadas por una gran simplicidad. Señalado un objetivo y asignados los medios al efecto, concebida la modalidad de ejecución, los aviones se dirigían directamente hacia él, confiando a la sorpresa, secuela de la velocidad, el éxito de la acción, que casi nunca podía ser obstaculizada. A medida que las posibilidades de interceptación fueron incrementándose, nacieron maniobras embrionarias, que casi no pueden ser consideradas como tales, sino más bien como simples medidas de precaución, encaminadas a garantizar o hacer más factible el éxito de las acciones aéreas. Así pueden ser consideradas la fijación de itinerarios de ida y regreso, la determinación de zonas o puntos para el paso de líneas, la elección de la dirección de la pasada de bombardeo en función del mejor aprovechamiento de las circunstancias favorables, las precauciones adoptadas durante el vuelo de regreso por los aviones con bases próximas al frente para dificultar su localización por el enemigo, y alguna más que es ocioso enumerar en gracia del perfecto conocimiento que de las mismas tendrá quien leyere. Pero todo ello, repito, no puede apenas ser considerado como maniobra y mucho menos como *maniobra aérea* pura.

Fué en la segunda guerra mundial cuando verdaderamente hizo aparición en las Fuerzas Aéreas una maniobra merecedora de ser considerada como tal. Es entonces cuando se prevén verdaderas acciones de diversión, simulando ataques secundarios que enmascaran y protegen la acción principal; se buscan los itinerarios más favorables, desprovistos o menos provistos de defensas anti-aéreas, para luego converger en uno o varios puntos, desde los cuales intensificar la acción de conjunto, con la unión en masa de las fuerzas que se habían dispersado durante la aproximación. Se simulan también falsas fuerzas, mediante ingeniosos procedimientos, tales como el llamado "window" por los ingleses, al objeto de desorientar al Mando adversario y hacer de este modo más viables la acción principal contra el dispositivo enemigo elegido.

Partiendo de la doctrinal definición que de la maniobra da el Reglamento Táctico de Infantería, puede considerarse *la maniobra aérea como una adaptación de evoluciones y fuegos de las fuerzas aéreas al medio y a las posibilidades del enemigo*.

Todo esto se refiere, como es natural, a *la maniobra aérea* pura, ya que siendo el avión un medio complejo, capaz de actuar en íntima colaboración con otros medios terrestres o marítimos, caben maniobras con respecto a tierra y mar que exceden del propósito de este trabajo.

Trataremos de analizar, someramente, los extremos que comprende esta definición, al objeto de penetrar en el significado de cada una de sus partes, para la mejor comprensión de su totalidad.

Adaptación de evoluciones y fuegos.

Adaptación implica algo realmente esencial en la maniobra; esto es, la acomodación de una cosa en función de otra. Es este,

pues, un concepto realmente interesante; la maniobra se hace siempre en función de algo, del enemigo, y bien para burlarle, engañarle, sorprenderle o simplemente para aprovechar una determinada superioridad propia o tratar de reducir la suya. Y busca siempre la finalidad de aniquilarle o al menos ponerle momentáneamente fuera de combate.

Es, pues, la maniobra algo esencialmente táctico, un medio, un modo que busca siempre la contribución de un propósito estratégico: la victoria.

Dentro de este propósito común es cuando ya cabría distinguir si la contribución fué llevada a cabo directamente—acción estratégica—o bien por intermedio de otra finalidad conveniente a su vez a aquel propósito—acción táctica.

Se dice que maniobra es adaptación de evoluciones. Se emplea esta palabra en lugar de movimientos, que es la tradicionalmente empleada en la definición de maniobra terrestre, para distinguir estos movimientos de aquel otro movimiento, la velocidad del avión, factor constante de su concepto y del cual es necesario abstraerse para hablar de este otro propio de la maniobra.

Empleando la voz evolución se comprende mejor esta clase de movimientos, dentro del movimiento consustancial al concepto avión. El avión va siempre animado de un movimiento específico que le sirve para trasladarse de un punto a otro. Todo otro movimiento realizado sin esa finalidad de desplazamiento, o incluso ese mismo, pero animado de otro propósito distinto, aunque coexistente, constituye una evolución de las fijadas como característica de la *maniobra aérea*. Tales propósitos podrán serlo de protección, de diversión, de disimulación u ocultación, etc.

De siempre ha sido la maniobra una combinación de fuego y movimiento, y la maniobra aérea no constituye excepción. Fuego y movimiento coexisten en las acciones de bombardeo, de caza, de asalto, de minado, etcétera, y en general de cuantas ejecuta la Aviación en guerra.

Sin embargo, a primera vista parece ha-

ber excepciones, ya que no puede decirse que no realizan *maniobra aérea* los elementos integrantes de una unidad de caza que presta protección a otra de bombardeo, que regresase del servicio sin haber llegado a entablar combate, y, por tanto, a disparar sus armas. En este caso puede considerarse que el fuego fué puesto en este caso por la unidad de bombardeo protegida. Otro ejemplo sería en las acciones de reconocimiento, en las cuales no se busca el combate, sino que es norma de conveniencia el rehuirlo, ya que lo que realmente interesa es la obtención de la información. En este caso puede considerarse que el fuego ha sido sustituido por la fotografía, el croquizado o la simple observación, aparte de que estos aviones llevan ametralladoras o cañones y si llega el caso los usan. Pero en todos los casos hay movimiento y fuego en acción o en potencia.

Adaptación de las evoluciones y fuegos de las Fuerzas Aéreas al medio.

La maniobra, para poder ser considerada en justicia como tal, precisa una acomodación, una aclimatación al medio en que actúa, al terreno, que se diría en lenguaje terrestre. Cuando un caza se aproxima a otro, utilizando para su mejor acercamiento su ocultación tras una capa de nubes, o valiéndose de la posición del sol, o de cualquier otra contingencia favorable, realiza una maniobra, y dicha maniobra, como tal, viene adaptada a las condiciones del medio. De igual manera y en el mismo orden de ideas se comporta cualquier otro avión, que a su vez utiliza cuantas condiciones favorables se hallan a su alcance, en el medio, para procurar no ser avistado por el enemigo. La utilización del mal tiempo para las acciones aéreas, merced a los adelantos de la técnica de ayuda a la navegación, son maniobras típicas que se basan en ese extremo bien importante del aprovechamiento del medio.

Adaptación de las evoluciones y fuegos de las Fuerzas Aéreas al medio y a las posibilidades del enemigo.

El enemigo es, sin duda, el factor crucial en todo problema relacionado con la guerra; es la incógnita vital contra la cual se concie-

tan información, deducciones y concepción del Mando. Es el que más pesa y determina. Toda maniobra debe tenerle presente en función de sus posibilidades, y en nuestro caso estas posibilidades son las habidas por los medios aéreos y antiaéreos de que el enemigo disponga. Toda evolución, realizada con la finalidad de entorpecer o dificultar la acción del enemigo, o bien facilitar la propia, es maniobra; y lo es precisamente por esa adaptación a las posibilidades del enemigo. El aumento o disminución de distancias e intervalos en función de la potencialidad del fuego antiaéreo o de la caza enemigos, es ejemplo típico de la maniobra, como lo es también el ganar altura para rebasar el techo de las baterías enemigas, o el picar para conseguir un suplemento de velocidad y escapar a la persecución enemiga. Asimismo la adopción de una formación adecuada en previsión de una actuación específica que se espera del enemigo es también maniobra.

Servicio, acción y operación aéreas.

Sin embargo, después de tratar de aquilatar y precisar lo que puede llegar a entenderse por maniobra, se observa tras ese aquilatamiento y precisión que el concepto ha llegado a cristalizar en una definición, pero el término se sigue antojando ambiguo. Así lo tenemos que comprender si repasamos con espíritu crítico y analítico ciertos ejemplos:

—Un piloto de caza, efectuando un servicio de los que en la pasada guerra se denominaban "caza libre", sorprende un avión enemigo. Se aproxima a él en vuelo rasante, y a fin de dificultar la visión de su avión por el piloto enemigo, con el sol a la espalda, se lanza sobre su adversario y, en rápida pasada, picando, dispara sus armas y lo derriba. ¿Ha maniobrado este piloto? Indudablemente, sí. Ha adaptado sus evoluciones a las condiciones del medio volando raso, porque así lo exigía la buena visibilidad del día, aprovechando la luz del sol en provecho propio y para mayor dificultad del enemigo, y ha tenido en cuenta las posibilidades de reacción de éste, para luego, utilizando su fuego, abatirle. Maniobra, maniobra clásica y típica la llevada a cabo por este piloto de caza.

* * *

Una unidad de caza vuela en protección indirecta de otra unidad de bombardeo. Durante el vuelo avista una escuadrilla de caza enemiga, que despega de su base con el propósito evidente de interceptar su vuelo. Aprovechando la inferioridad numérica del enemigo, así como la ventaja derivada de su mayor altura, atacan, dispersando las fuerzas contrarias, batiéndolas en detalle, derribando algunos aviones y haciendo retirarse a los restantes. ¿Es maniobra lo desarrollado por la mencionada unidad de caza? Ciertamente que sí. Ha existido adaptación de evoluciones y fuegos, se ha aprovechado el medio, así como la inferioridad del enemigo, que disminuía sus posibilidades. Aquella unidad de caza maniobró con arreglo al más clásico de los patrones aéreos.

* * *

Un Mando aéreo concibe una ofensiva de gran envergadura sobre determinados puntos vitales de la capacidad enemiga. Ordena incursiones de caza con el fin de conseguir el dominio del aire; se lanzan aviones de reconocimiento que, al amparo de esta unidad que a sus vuelos proporciona la escasa distancia de sus bases al frente y a los objetivos, puedan obtener la información apetecida, y, por fin, se inician oleadas de bombarderos para demoler con su acción ofensiva dichos centros vitales, al propio tiempo que la caza ahoga, en el aire y en el suelo, todo conato defensivo del enemigo. ¿Ha habido maniobra en este tercer caso? Sí, desde luego que sí. El Mando adaptó las evoluciones y los fuegos de sus fuerzas aéreas al medio y a las posibilidades del enemigo, e indudablemente ha maniobrado en el conjunto de sus fuerzas.

Y entonces nos cabe decir, ¿cuán ambiguo no será este concepto de maniobra aérea que por igual puede ser llevado a cabo desde la carlinga de un caza hasta el mismísimo despacho del General Jefe de las operaciones?

Pero no es que el concepto sea ambiguo, ni siquiera impreciso, sino simplemente genérico. Es meramente un claro exponente de la táctica, la cual es realizada por todos y cada uno de cuantos escalones participan en

la guerra. Táctica, sinónimo de empleo, en su concepto prístino, luego tan adulterado por tratadistas y comentaristas.

Son ya ciertamente bizantinas las discusiones que en la guerra moderna suscitan la táctica y estrategia, sobre lo que son y sobre los posibles modos de distinguirlas. Los recetarios, confeccionados al gusto y modo antiguos, están actualmente condenados al más estrepitoso de los fracasos, y cualquiera puede suscitar dudas sobre la eficacia de sus reglas.

En Aviación aún se complica más la cosa, haciendo harto más aconsejable el empleo de los términos Aviación Independiente y Aviación Cooperativa, en sustitución de los de Aviación Estratégica y Táctica, fundándose en la manera de actuar, autónoma o dependiente—mucho más concreto y exacto—, que basándose en una nada clara finalidad operativa. Esto representa, ante todo, una mayor claridad y diferenciación, admitiendo, desde luego, que la Aviación Independiente no queda incapacitada para cubrir objetivos estratégicos y que la Aviación Cooperativa puede, en ocasiones, cumplir finalidades estratégicas dentro de sus radios de acción y capacidades más reducidos.

Pero si bien resulta arduo definir y delimitar lo que es estratégico y lo que es táctico—táctico en ese sentido un poco desorbitado de su verdadera significación, y el cual hay que acatar aun cuando sólo sea por lo extendido de tal sentido—, sí existen, a nuestro modo de ver, tres conceptos bastante claros y precisos en la guerra aérea, los cuales conviene recalcar, y que son los que responden a las palabras servicio, acción y operación aéreas.

Servicio aéreo.—Es concepto que viene principalmente determinado por la simplicidad, por su unidad. Lo realiza un avión, una unidad, de un modo y en un tiempo.

Acción aérea.—Ya adquiere una mayor complejidad; la realizan varias unidades, cada una con su peculiar modo de actuar, coordinando sus esfuerzos, en un tiempo, a la consecución de uno o varios objetivos, pero relacionados entre sí. La complejidad de la "acción aérea" viene introducida, principalmente, por esa actuación de varias uni-

dades, con sus correspondientes y peculiares modos de actuar.

Operación aérea.—Una serie de acciones aéreas, las cuales buscan una finalidad común, mediante la consecución de una serie de objetivos en diferentes tiempos, constituyen una operación aérea. No hay unidad de elementos ni de modos, ni de tiempo, ni de objetivos. Sólo existe unidad en el propósito común que une a todas estas acciones aéreas. En puridad la "operación aérea" podría considerarse como algo enteléquico que se plasma, que cobra realidad, en virtud de una serie de acciones aéreas.

Un ejemplo podría aclarar mejor estos conceptos. Durante la pasada contienda se concibió una "operación" contra los rodamientos de bolas, por la indudable trascendencia que la paralización de dicha fabricación había de acarrear a la industria bélica germana. Para cumplir tal propósito se fijaron una serie de objetivos, contra cada uno de los cuales se descargaron a su vez sendas "acciones aéreas", cada una de las cuales requirió, asimismo, una serie de "servicios" de bombardeo, de reconocimiento, de caza.

El "servicio" es la primera piedra de toda empresa aérea: la "operación" es la concepción y realización, por medio de "acciones", de un plan que apunta un propósito—estratégico o táctico—. Y la *maniobra* impera en el servicio, en la acción y aun en la misma operación aérea.

Ya anteriormente quedó dicho la enorme complejidad que la *maniobra aérea* ha ido adquiriendo en los modernos Ejércitos del Aire, sobre todo si se comparan las actuales "maniobras" con aquellas otras de la primera guerra mundial, que casi no podían ser consideradas como tales, sino es tal y como se ha hecho desde el punto de vista genesiaco.

Pero el hecho indudable es que la *maniobra* ha adquirido complejidad e importancia en el actual momento de las Fuerzas Aéreas. No es, en modo alguno, aventurado afirmar que la mayor culpa de dicha complejidad es debida a los ingenios técnicos que han aparecido en el campo de la guerra aérea, y los cuales han complicado y

han dado auténtica razón de ser a *la maniobra aérea*. A nadie puede escapar que las velocidades crecientes de los aviones han tenido influencia decisiva en esto que decimos, y que el perfeccionamiento continuo de las ayudas a la navegación han determinado, también y no poco en este aspecto, llegando a convertir las inclementes condiciones meteorológicas en auténticos aliados de muchísimas "acciones aéreas"; que el descubrimiento y el perfeccionamiento del radar ha impuesto novísimos conceptos de "maniobra" y que el "fido" ha hecho posibles "acciones aéreas" en determinadas condiciones de tiempo, insospechadas hace sólo unos pocos años.

Todo esto ha hecho posible *la maniobra*, y ha hecho posible, asimismo, que ella venza o al menos trate de vencer a todos estos ingenios técnicos, a los cuales, casi por completo, debió su aparición. Pero todo esto no es nada o al menos casi nada si se compara con lo que habrá que hacer en el futuro. A los mencionados ingenios técnicos, por otra parte muchísimo más desarrollados y perfeccionados, habrá que unir algunos más, y a simple vista se comprende han de tener influencia decisiva en la futura *maniobra aérea*.

Si se medita que en una próxima contienda las velocidades, los techos de vuelo y los radios de acción han de seguir creciendo hasta extremos inverosímiles, se comprenderá cuánto tiene que hacer *la maniobra* para sobreponerse al colosal empuje de la técnica, contrarrestando su avance. Si se piensa que los proyectiles dirigidos pueden dejar de ser, acaso en breve plazo, una cosa experimental, para convertirse en auténticas armas de utilización práctica, se adivinan nuevas y mayores complejidades a *la maniobra aérea*. Y si, por último, nos detenemos a pensar que los bombarderos de mañana pudieran albergar en su interior cazas-parásitos, como el McDonnell, cuyas posibilidades operativas no conocemos, y si se piensa que con ello un Jefe en vuelo llevará la capacidad de maniobrar que le depara tal caza-parásito, pendiente sólo de su decisión y de su inteligente empleo, se nos dará la razón al afirmar que *la maniobra aérea* no ha hecho sino empezar.

De la mano de estas consideraciones viene en seguida la consecuencia interesantísima de deducir que concierne al hombre, al jefe; que es y será siempre, por encima de empachos técnicos, el factor más decisivo en la guerra.

La complejidad actual de *la maniobra aérea* y la aún mayor complejidad que en adelante habrá de tener, basta para hacer meditar sobre las cualidades simplemente extraordinarias que habrán de adornar al Mando Aéreo. Las cualidades casi sobrenaturales del Jefe aéreo podrían señalarse así:

- Sólida, continua y actual preparación.
- Inteligencia.
- Serenidad.
- Instinto aéreo.
- Repentización y acción inmediata.

Apenas si hay que insistir en las dos primeras cualidades, indispensables a todo Jefe. Otro tanto cabría decir de la tercera, aunque sólo sea porque el nervosismo puede nublar la más clara inteligencia; pero cabe exigir aún mayor serenidad al Jefe aéreo, ya que es sabido que en el aire se discurre peor que en tierra, y aun cuando el Mando se ejerza a veces desde tierra, la guerra aérea proporciona una tónica de febril excitación que a todos invade, y que la serenidad del Jefe es la que ha de impedir se apodere de él. El instinto aéreo es asimismo muy necesario; las maniobras aéreas y todo cuanto con la guerra aérea se relaciona es poco menos que vertiginoso, no da lugar a la meditación reposada, hay que obrar muchas veces por "corazonadas", por instinto, y son la sólida preparación y la inteligencia las que tienen que hacer que las corazonadas tengan algo firme en que apoyarse. Y, por último, la repentización y la acción inmediata las incluimos, ya que todo lo que en el cerebro del Jefe se concibe tiene que ser materializado rápidamente, instantáneamente, en planes, en órdenes, en disposiciones. No son nada fáciles los cometidos de ningún Jefe en la guerra, y muchísimo menos los de un Jefe aéreo. Pero todavía será menos fácil su cometido en tiempos venideros.